



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 137]

नई दिल्ली, सोमवार, मई 19, 2014/वैशाख 29, 1936

No. 137]

NEW DELHI, MONDAY, MAY 19, 2014/VAISAKHA 29, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 13 मई, 2014

सं. टीएएमपी/62/2012—जेएनपीटी.—इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/62/2012—जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(अप्रैल 2014 के 4थें दिन पारित)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से उसके दरमान के सामान्य संशोधन से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1. जेएनपीटी का मौजूदा दरमान पिछली बार आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 द्वारा संशोधित किया गया था। दरमान की वैधता 31 मार्च 2013 तक निर्धारित की गई थी।
- 2.2. महापत्तन न्यास प्राधिकरण अधिनियम, 1963 की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास और वहां पर निजी टर्मिनलों की प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में अनुसरित दृष्टिकोण/पद्धति के कुछ क्षेत्र रिफाइन/स्पष्ट करते हुए सितम्बर 2008 में सामान्य आदेश पारित किया था। उक्त आदेश में, महापत्तन न्यास और निजी टर्मिनलों को वित्तीय वर्ष, जिसमें प्रशुल्क संशोधन देय होता है, के 30 जून तक उनके प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने की अपेक्षा की गई थी। चूंकि फरवरी 2011 में निर्धारित जेएनपीटी के दरमान की समीक्षा वित्तीय वर्ष 2012-13 में देय थी, इसलिए जेएनपीटी से उसके प्रशुल्क के लिए संशोधन हेतु उसका प्रस्ताव 30 जून 2012 तक प्रस्तुत किए जाने की आवश्यकता थी।
- 2.3. तदनुसार, जेएनपीटी को हमारे पत्र सं. टीएएमपी/39/2005—विविध दिनांक 7 मई 2012 द्वारा इस संबंध में अनुस्मरण करवाया गया था। प्रत्युत्तर में, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 जून 2012 द्वारा अपने प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल करने के लिए 31 जुलाई 2012 का समय देने का अनुरोध किया था। इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी को समय देने का निर्णय लिया था जो उसके प्रस्ताव दाखिल करने के लिए अनुरोध किया गया था। चूंकि जेएनपीटी ने अपना प्रस्ताव 31 जुलाई 2012 प्रस्तुत नहीं किया था, जेएनपीटी से हमारे पत्र सं. टीएएमपी/39/2005—विविध दिनांक 30 अगस्त 2012 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए अनुरोध किया गया था।

2.4. इस परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी ने अपने पत्र सं. जेएनपी/फिन/टीएमपी/2012/404 दिनांक 5 अक्टूबर 2012 के कवर में अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था।

3.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा पर, यह देखा गया था कि जेएनपीटी ने अपना प्रस्तावित मसौदा दरमान नहीं भेजा था। चूंकि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.2.4 उपयोक्ताओं में संशोधित प्रस्तावित प्रशुल्क का परिचालन विनिर्दिष्ट करता है, इसलिए जेएनपीटी से वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के साथ प्रस्तावित मसौदा दरमान भेजने के लिए हमारे पत्र दिनांक 15 अक्टूबर 2012 द्वारा अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी को यह भी सूचित किया गया था कि इसका प्रस्ताव दिनांक 5 अक्टूबर 2012, प्रशुल्क दिशानिर्देश स्थिति के मद्देनजर, प्रस्तावित मसौदा दरमान की प्राप्ति के बाद ही आगे की कार्यवाही करेगा।

3.2. प्रत्युत्तर में, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 अक्टूबर 2012 के कवर में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए केवल वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट और लेखापरीक्षित वार्षिक लेख भेजे हैं। तत्पश्चात, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 दिसम्बर 2012 द्वारा अपना प्रस्तावित मसौदा दरमान जमा किया था।

4. जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 5 अक्टूबर 2012 और 19 दिसम्बर 2012 में किए गए मुख्य निवेदन नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

(i) यह प्रस्ताव प्रशुल्क चक्र 2013-14 से 2015-16 के लिए है।

(ii) वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए वास्तविक यातायात और वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए पूर्वानुमानित यातायात निम्नलिखित हैं:-

वर्ष	कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)	सीमेंट और बल्क कार्गो (लाख टीईयू में)	पोत यातायात (सं. में)
2009-10	7.76	11.68	2736
2010-11	8.76	12.22	2761
2011-12	10.28	9.17	2531
2012-13	12.00	9.00	2378
2013-14	12.70	10.00	2433
2014-15	13.50	11.00	2495
2015-16	14.20	11.00	2543

(iii) एस्क्रो खाते में अंतरित राशि निम्नवत् है:-

वर्ष	राशि (रु० करोड़ों में)
2009-10	257.57
2010-11	270.80
2011-12	264.03
कुल	792.40

(iv) वर्ष 2012-13 और 2014-15 के दौरान प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के अलावा ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	निवेश के ब्योरे	निवेश की लागत (रु० करोड़ों में)
	वर्ष 2012-13 के लिए	
1.	पीओसी के सामने सड़कों तथा यार्डों का अपग्रेडेशन	5.25
2.	माइक्रो प्रिसमेटिक रेट्रो रिफ्लेक्टिव ओवरहेड गैन्ट्री साइन बोर्ड	0.77
3.	जेएनपीटी में पत्तन क्षेत्र के भीतर सीटी पारी आफिसर के निकट आराम कक्ष और जिमखाना का विद्युतीकरण	0.02
4.	एमसीबी में 03 नए आरएमक्यूसी के निष्पादन की गारंटी देना और डलएमएसआईटीसी	96.78
5.	जेएनपीटी (चरण-1) में कंटेनर बर्थ का ढांचागत पुनर्वास	1.24
6.	पीसी के एसआईटीसी एवं स्कैनर, प्रचालन प्रणाली के साथ प्रिंटर और संबंधित साफ्टवेयर	0.53
7.	जेएनपीटी में जमीन भरत और सड़क निर्माण द्वारा जेएनपी सीएफएस के पूर्व साइड पर जोन-1 में क्षेत्र का विकास	0.32
8.	जेएनपी में एसटीपी के लिए आईटी बिजली आपूर्ति केबल का एसआईटीसी वर्ष 2012-13 के लिए	0.10
1.	जेएनपीटी को पहुंच चैनल को गहरा और चौड़ा करना (चरण-1)	1,300.00

(v) जेएनपीटी द्वारा प्रेषित समेकित आय तथा लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट अनुमानित वित्तीय/लागत विवीक्षाओं को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	मौजूदा प्रशुल्क में			
					2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
(i).	यातायात (एमटी में)	776222	876368	1027951	1200000	1270000	1350000	1420000
(ii).	प्रचालन आय	47,679.49	52,156.35	56,557.86	60,023.58	62,654.09	65,612.13	68,223.22
(iii).	प्रचालन लागत	23,591.37	26,043.91	28,059.53	38,847.67	42,438.75	46,807.36	51,607.97
(iv).	मूल्यहास	7,659.44	7,548.70	7,687.40	7,889.52	7,704.26	11,195.10	14,843.34
(v).	उपरिव्यय	8,429.34	10,535.59	12,457.63	14,540.89	15,654.11	16,890.71	18,250.24
(vi).	एफएमआई घटाव एफएमई	-2373.96	-5496.09	-7638.97	-10908.37	-11453.54	-12052.89	-7305.17
(vii).	नियोजित पूँजी	57,302.58	52,063.65	54,053.38	62,617.59	64,605.55	73,166.25	76,393.58
(viii).	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	9,168.41	8,330.18	8,648.54	10,018.81	10,336.89	11,706.60	12,222.97
(ix).	निवल अवशिष्ट/ घाटा	-3,543.03	-5,798.12	-7,934.22	-22,181.69	-24,933.47	-33,040.53	-36,006.47
(ix).	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल घाटा	-7.43%	-11.12%	-14.03%	-36.95%	-39.80%	-50.36%	-52.78%
(x).	औसत		-10.86%		-36.95%		-47.65%	

(vi) जैसाकि प्रस्तावित मसौदा दरमान से देखा जा सकता है, जेएनपीटी ने प्रचलित प्रशुल्क में वृद्धि के निम्नलिखित प्रतिशत की मांग की दिखाई देती है:-

क्र.सं.	विवरण	जेएनपीटी द्वारा मांग की गई वृद्धि
1.	पोत संबंधित प्रभार	31%
2.	कंटेनर संबंधित प्रभार	67%
3.	कार्गो संबंधित प्रभार	400%

(vii) जेएनपीटी ने प्रस्तावित मसौदा दरमान में शर्तों में भी कुछ बदलावों का प्रस्ताव किया देखा गया है।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी प्रस्ताव दिनांक 5 अक्टूबर 2012 और 19 दिसम्बर 2012 संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किए गए थे।

5.2. तत्पश्चात्, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 25 फरवरी 2013 द्वारा फार्म-1 के मामले में कहा है, बिन्दु सं. 5 के नीचे टिप्पणी अक्टूबर 2012 में उनके प्रस्ताव को अग्रेषित किए जाने के समय चूक की वजह से अपरिवर्तित रह गया है। इसलिए, जेएनपीटी ने अपने पहले भेजे गए प्रस्ताव में शामिल करने के लिए क्र.सं. 5 पर टिपिकल पत्तन उपयोक्ता के लिए औसत लागत दर्शाते हुए विधिवत् भरा गया है। जेएनपीटी ने नए संशोधित फार्म-1 के साथ पूर्ववर्ती फार्म-1 प्रतिस्थापित करने का अनुरोध किया था और पत्तन उपयोक्ताओं को उनकी जानकारी के लिए संशोधित फार्म-1 परिचालित करने का अनुरोध किया गया था। तदनुसार, संशोधित फार्म-1 भी संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को अग्रेषित किया गया था।

5.3. उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां जेएनपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। जेएनपीटी ने कुछ उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

5.4. जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां प्रेषित करते समय मुम्बई एंड न्हावा-शेवा शिप-एजेंट्स एसोसिएशन (मानसा) ने जेएनपीटी के तत्समय मौजूदा दरमान में निर्धारित शर्तों के संशोधन और युक्तिकरण के लिए जेएनपीटी द्वारा पहले दाखिल किए गए प्रस्ताव के संबंध में अपने पत्रों दिनांक 20 जून 2012 और 01 नवम्बर 2012 द्वारा प्रेषित अपनी टिप्पणियों की ओर ध्यान आकर्षित किया था। मानसा ने टिप्पणियों को दोहराया है क्योंकि वे महसूस करते हैं कि जेएनपीटी सामान्य संशोधन प्रस्ताव से यह प्रमाणित होता है कि नया प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करते समय उनके विचारों को ध्यान में नहीं रखा गया है। तदनुसार, मानसा ने सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियों के रूप में अपने पूर्ववर्ती पत्र दिनांक 20 जून 2012 और 1 नवम्बर 2012 में रखी गई अपनी टिप्पणियों को दोबारा प्रस्तुत किया है।

जब मानसा की उक्त टिप्पणियां जेएनपीटी को अग्रेषित की गई थीं तो जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 अप्रैल 2013 द्वारा (शर्तों के युक्तिकरण एवं संशोधन से संबंधित) अपने पत्र दिनांक 27 सितम्बर 2012 के संदर्भ को लेते हुए कहा था कि वे मानसा की उस समय की टिप्पणियों पर पहले ही जवाब दे चुके हैं।

5.5. उपर्युक्त टिप्पणियों को दोहराने के अलावा, मानसा ने जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां भेजी हैं। जेएनपीटी ने मानसा की अतिरिक्त टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थीं।

6.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 4 जून 2013 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। संयुक्त सुनवाई के तत्पश्चात्, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 12 सितम्बर 2013 और 20 सितम्बर 2013 द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और जेएनपीटी का प्रत्युत्तर इस आदेश के अनुवर्ती भाग में दिया गया है।

6.2. हमारे प्रश्नों पर जवाब भेजने से पहले और हमारे पत्र दिनांक 4 जून 2013 (प्रश्नावली के मुद्दे) के प्रत्युत्तर में, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 जुलाई 2013 द्वारा कुछ निवेदन किए थे। हमने हमारे पत्र दिनांक 31 जुलाई 2013 द्वारा जेएनपीटी को जवाब भेजा था। जेएनपीटी द्वारा किए गए निवेदनों तथा उनपर हमारे द्वारा दिए गए जवाबों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	जेएनपीटी द्वारा किए गए निवेदन	उनपर हमारे जवाब												
(i).	<p>जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव दिनांक 5 अक्टूबर 2012 में प्रशुल्क में वृद्धि का प्रस्ताव किया है जोकि निम्नवत् है:-</p> <table border="1"> <tr> <td>गतिविधि</td><td>प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि</td><td>संपदा</td></tr> <tr> <td>बल्क</td><td>5 गुना</td><td>गतिविधि</td></tr> <tr> <td>कंटेनर</td><td>67%</td><td>के प्रशुल्क</td></tr> <tr> <td>मरीन</td><td>31%</td><td>संशोधन</td></tr> </table> <p>के लिए प्रस्ताव अलग से प्रस्तुत किया जाएगा।</p>	गतिविधि	प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि	संपदा	बल्क	5 गुना	गतिविधि	कंटेनर	67%	के प्रशुल्क	मरीन	31%	संशोधन	हमारे द्वारा कोई विशिष्ट टिप्पणियां नहीं भेजी गई हैं।
गतिविधि	प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि	संपदा												
बल्क	5 गुना	गतिविधि												
कंटेनर	67%	के प्रशुल्क												
मरीन	31%	संशोधन												
(ii).	<p>टीएएमपी ने अपने प्रश्नों में दिनांक 4 जून 2013 में 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में विचार करते हुए और अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए अनुमानित प्रचालन आय की समीक्षा पुनः परिकलन करने के लिए कहा था। टीएएमपी ने आधार रूप में वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक प्रचालन व्यय और अद्यतन वृद्धि कारक अर्थात् 2013-14 में निपटान किए जाने वाले मामलों के लिए लागत विवरणों में परियोजना व्यय पर विचार करने के लिए भी कहा था।</p> <p>यह निवेदन किया गया है कि वर्ष 2012-13 के लिए वित्तीय विवरणों की लेखापरीक्षा वर्तमान में आरएओ/सीएजी द्वारा प्रगति में है और अंतिम लेखापरीक्षा रिपोर्ट केवल 20 सितम्बर 2013 तक उपलब्ध होगी। इसलिए, लेखापरीक्षित वित्तीय आंकड़ों के साथ लागत विवरणों को सितम्बर 2013 के अंत तक संशोधित करना संभव होगा।</p>	यदि लेखापरीक्षित लेखे इस स्थिति में उपलब्ध नहीं होते हैं तो जेएनपीटी वर्ष 2012-13 के लिए अस्थायी लेखों के आधार पर वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानों को अद्यतन कर सकता है और वर्ष 2012-13 के लिए उक्त वास्तविकताओं, यदि अपेक्षित हो, के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमान की समीक्षा करे। उसके बाद, लेखापरीक्षित लेखों की प्रति हमें अग्रपिठ की जा सकती है।												
(iii).	<p>इस संदर्भ में, जेएनपीटी ने जेएनपीटी को स्वीकृत प्रशुल्क के सामान्य संशोधन की पिछली घटनाओं को उल्लिखित किया है। पत्तन 26 मई 1989 को शुरू किया गया था और दो अवसरों अर्थात् जनवरी 1994 और मार्च 1997 में प्रशुल्क में संशोधन किया गया था। ये संशोधन टीएएमपी की स्थापना से पहले सरकार द्वारा अनुमोदित किए गए थे। टीएएमपी अप्रैल 1997 से अस्तित्व में आया था। जेएनपीटी के मामलों में टीएएमपी द्वारा पारित विभिन्न आदेश के परिणाम हैं:-</p> <p>(क). वर्ष 2000 में, टीएएमपी ने जेएनपीटी दरमान में यथास्थिति बनाए रखने का आदेश जारी किया है।</p> <p>(ख). 1 सितम्बर 2004 से टीएएमपी ने पोत संबंधित प्रभार 10 प्रतिशत तक कम करते हुए आदेश जारी किया था।</p> <p>(ग). 1 फरवरी 2005 से टीएएमपी ने विदेशगामी पोतों के 60 प्रतिशत तक तटीय पोतों के कार्गो संबंधित प्रभारों और पोत संबंधित प्रभारों को विदेशगामी पोतों के 60 प्रतिशत तक सीमित करते हुए आदेश जारी किया था।</p> <p>(घ). नवम्बर 2006 में अधिसूचित आदेश द्वारा पोत संबंधित प्रभार 30 प्रतिशत और कंटेनर संबंधित प्रभार 15 प्रतिशत तक कम किए गए थे।</p> <p>(ङ). सितम्बर 2006 में निर्धारित मौजूदा दरमान में 18 मार्च 2011 को अधिसूचित आदेश द्वारा कोई बदलाव नहीं किया गया था, टीएएमपी द्वारा स्वीकार किया गया था। तथापि, अध्याय-1 की अनुसूची 1.2 (vii) (ख) में शर्तों में मामूली बदलाव और अध्याय-2 की अनुसूची 2.5 के बाद निर्धारित मौजूदा टिप्पणी सं. 4(ख) में प्रावधान शामिल करने की अनुमति प्रदान की गई थी और वैधता 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रखी जानी थी।</p> <p>(च). आदेश दिनांक 9 मई 2013 के अनुसार इस प्राधिकरण ने मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2013 तक जारी की थी।</p>	(तथ्यात्मक स्थिति)												
(iv).	<p>ऊपर दी गई घटनाओं से, यह समाहारित किया जा सकता है कि जेएनपीटी ने कभी भी प्रशुल्क में ऊर्ध्वमुखी संशोधन नहीं किया था परन्तु टीएएमपी के प्रारंभ से केवल अधोमुखी संशोधन किए गए हैं। यह भी निवेदन किया गया है कि प्रचालनों नामतः बिजली, ईंधन, मजदूरी और अनुरक्षण आदि की इनपुट लागत में भारी वृद्धि किए जाने की वजह से, मौजूदा दरमान के साथ पत्तन को प्रचालनों को बनाए रखना बहुत मुश्किल है। पिछले वित्तीय वर्ष में लाभ में 18.16 प्रतिशत तक कमी आई थी। वित्तीय वर्ष 2012-13 के लिए बीओटी आय तथा व्यय के अलावा प्रचालन व्यय 91.44 प्रतिशत था। जेएनपीटी टर्मिनल यातायात में 17.53 प्रतिशत</p>	कोई टिप्पणियां नहीं की गई हैं।												

	(टीईयू में) और 8.31 प्रतिशत (मी.ट. में) की वृद्धि के बावजूद, पत्तन ने कम प्रशुल्क दरों के कारण पत्तन लाभ को विशेष रूप से प्रभावित नहीं किया जा सकता। पत्तन की आय टीएएमपी द्वारा बीओटी प्रशुल्क में कटौती के परिणामस्वरूप बीओटी यातायात में कमी द्वारा प्रतिकूल रूप से प्रभावित रही है।	
(v).	चूंकि जेएनपीटी को सितम्बर 2006 से दरमान में कोई सामान्य संशोधन नहीं किया गया है, एक प्रस्ताव दिनांक 29 अक्टूबर 2008 वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए लगाए गए पूर्वानुमानों पर आधार रूप में 2007-08 पर विचार करते हुए दाखिल किया गया था। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए लागत विवरण अद्यतन करने के लिए और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के अनुमान भेजने का टीएएमपी ने दोबारा अनुरोध किया था। तदनुसार, जेएनपीटी ने उन लाइनों पर 7 जुलाई 2010 को संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। जनवरी 2011/फरवरी 2011 में प्रस्ताव की जांच करने के समय, टीएएमपी ने कुछ अतिरिक्त सूचना के आधार पर लागत पत्रक अद्यतन करने के लिए जेएनपीटी को दोबारा कहा था। उसके बाद, जेएनपीटी दरमान दिनांक 18 फरवरी 2011 से संबंधित यथास्थिति बनाए रखने के लिए टीएएमपी ने आदेश पारित किया था। वर्ष 2012 में, टीएएमपी ने सं. टीएएमपी/39/2005-विविध दिनांक 7 मई 2012 द्वारा आधार रूप में वर्ष 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर एक प्रस्ताव दाखिल करने के लिए पत्तन को कहा था। अब, टीएएमपी ने अपने पत्र दिनांक 4 जून 2013 द्वारा 2012-13 के वास्तविक निष्पादन के आधार पर प्रचालन आय तथा व्यय संशोधित करने के लिए दोबारा कहा था।	(पिछले प्रशुल्क चक्रों से संबंधित घटनाएं बताना। मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए प्रासंगिक नहीं है।)
(vi).	पत्र दिनांक 4 जून 2013 द्वारा मांगे गए टीएएमपी के प्रश्नों पर जवाब जेएनपीटी के प्रस्ताव के निपटान के लिए यथाशीघ्र प्रस्तुत किए जाएंगे।	जेएनपीटी से हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 04 जून 2013 द्वारा यथा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण शीघ्र भेजने का अनुरोध किया गया था।
(vii).	यह सत्य नहीं है कि जेएनपीटी ने अब तक किसी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठन की टिप्पणी पर प्रतिसाद नहीं दिया है। इसने बताया है कि उसने उपयोक्ताओं तथा उपयोक्ता संगठनों के प्रश्नों पर जवाब दिया है।	इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड (यूसीएल), इंडियन नेशनल शिपऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए), भारतीय कंटेनर निगम (कॉनकॉर) और मुम्बई न्हावा-शेवा शिप-एजेंट्स एसोसिएशन (मानसा) ने अपनी टिप्पणियां भेज दी हैं, जो हमारे द्वारा जेएनपीटी को समय-समय पर प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई हैं। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 28 फरवरी 2013 और 17 जुलाई 2013 द्वारा यूसीएल और आईएनएसए की टिप्पणियों पर अपना जवाब दिया था। हमें कॉनकॉर तथा मानसा की टिप्पणियों पर आज की तारीख तक टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई हैं। कॉनकॉर तथा मानसा से प्राप्त टिप्पणियों पर जेएनपीटी टिप्पणियां करे।

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 30 अगस्त 2013 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव पर एक पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन पेश किए थे।

8.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 4 जून 2013 द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर अपना जवाब प्रेषित करने के लिए हमारे पत्र दिनांक 5 सितम्बर 2013 द्वारा अनुरोध किया गया था और आईएनएसए, मानसा और कॉनकॉर की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजने के लिए कहा गया था।

8.2. जेएनपीटी ने आईएनएसए, मानसा और कॉनकॉर की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी है।

8.3. इसके अलावा, संयुक्त सुनवाई में यथा चर्चा, हमारे पत्र दिनांक 5 सितम्बर 2013 द्वारा जेएनपीटी के नोटिस में लाया गया था कि इसके संपत्ति संबंधी प्रभारों के संशोधन के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्ताव जमा करना ओवरड्यू है। वास्तव में, सितम्बर 2006 के जेएनपीटी सामान्य संशोधन आदेश में, जेएनपीटी को चार माह के भीतर संपदा किरायों के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी। तथापि, अनुस्मारकों के बावजूद, जेएनपीटी ने अपना संपदा किराया प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। इस संबंध में, यहां पर डी.ओ. पत्र सं. टीएएमपी/48/2005-जेएनपीटी दिनांक 10 फरवरी 2011 के संदर्भ की ओर ध्यान आकर्षित करना प्रासंगिक है, जहां इस मामले पर जेएनपीटी के साथ इस प्राधिकरण द्वारा किए गए विभिन्न पत्राचार का संदर्भ देते हुए, भारत सरकार द्वारा जारी किए गए महापत्तनों के लिए भूमि नीति के अनुसार तैयार किए गए अपने संपत्ति संबंधित प्रभारों के संशोधन के लिए प्रस्ताव शीघ्र प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

हमारे अनुस्मारक डी.ओ. पत्र सं. टीएएमपी/10/98-विविध दिनांक 2 नवम्बर 2011 के प्रत्युत्तर में, जेएनपीटी ने अपने पत्र सं. ए/ई/एसआर/आरवीएसएन/2012/96 दिनांक 12 जनवरी 2012 द्वारा बताया था कि जेएनपीटी पत्तन के संपदा संबंधित प्रशुल्क को अंतिम रूप देने के लिए पक्ष नियुक्त करने की प्रक्रिया में है और जो पक्ष तथा स्वीकृति से रिपोर्ट की प्राप्ति पर, उसके बाद, प्रस्ताव इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा। उसके बाद, पत्तन ने जुलाई 2013 में बताया है कि वह संपदा किराया प्रस्ताव अलग से दाखिल करेगा। चूंकि जेएनपीटी ने अपना प्रस्ताव दाखिल नहीं किया था और जब संयुक्त सुनवाई के दौरान इस स्थिति के बारे में बताया गया था, जेएनपीटी ने बताया है कि वह संपदा संबंधित प्रभारों के संशोधन के लिए प्रस्ताव 30 सितम्बर 2013 तक दाखिल करेगा।

8.4. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (इंडिया) (सीएसएलए) ने अपने पत्र दिनांक 10 सितम्बर 2013 द्वारा अपनी टिप्पणियां प्रेषित की हैं। सीएसएलए की टिप्पणियां प्रतिपुष्टि सूचना के लिए जेएनपीटी को भेजी गई थीं। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 अक्टूबर 2013 द्वारा सीएसएलए की टिप्पणियों पर जवाब दिया है।

9. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 4 जून 2013 द्वारा हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना प्रत्युत्तर भेजने का अनुरोध किया गया था। अनुस्मारकों के बाद, जेएनपीटी ने टुकड़ों में जवाब दिया था। इसने अपना आंशिक जवाब अपने पत्र दिनांक 12 सितम्बर 2013 द्वारा भेजा था। तत्पश्चात, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 सितम्बर 2013 और 25 सितम्बर 2013 द्वारा और अतिरिक्त सूचना भेजी थी। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और विभिन्न संप्रेषणों के माध्यम से पत्तन द्वारा प्रेषित जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	जेएनपीटी का जवाब
I.	सामान्य:	
(i).	बल्क प्रहस्तन गतिविधि के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण (फार्म-5क(ii)) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर लगभग 243 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। तथापि, प्रस्तावित दरमान से, यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने कार्गो संबंधित प्रभारों में लगभग 400 प्रतिशत वृद्धि की मांग की है। इसी तरह, जेएनपीटी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि (फार्म - 5क (ii)) के लिए प्रेषित लागत विवरण वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर लगभग 53 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। तथापि, प्रस्तावित मसौदा दरमान से, यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने कंटेनर संबंधित प्रभारों में लगभग 67 प्रतिशत वृद्धि की मांग की है। जेएनपीटी प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि के लिए प्रस्तावित मसौदा दरमान में इसके द्वारा मांग किए गए प्रशुल्क में प्रतिशत वृद्धि का औचित्य बताते हुए एक नोट भेजे।	5 अक्टूबर 2012 को प्रेषित प्रस्ताव में पत्तन की सभी गतिविधियों के लिए फार्मों के साथ प्रेषित लागत विवरण कृपया देखें। बल्क गतिविधि पूर्वानुमानित वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर 239.40 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाती है। इसी तरह, कंटेनर गतिविधि 2013-14 से 2015-16 के मौजूदा स्तर पर लगभग 53 प्रतिशत औसत घाटा दर्शाती है। टीएमपी ने 2012-13 मिस किया है क्योंकि पत्तन के माध्यम से पूर्वानुमानित वर्ष यथा पूर्वानुमानित वर्ष रूप में सुविचारित किया है। निम्नलिखित तालिका में यह देखा जा सकता है कि यदि प्रस्तावित वृद्धि प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर पूर्वानुमानित वर्षों अर्थात् 2012-13 से 2015-16 में सृजित राजस्व द्वारा गुणा किया गया है, 2012-13 से 2015-16 तक की अवधि में सृजित कुल घाटा वाइप ऑफ किया जाएगा। 12 सितम्बर 2013 को पत्तन की सभी गतिविधियों के लिए फार्मों के साथ प्रेषित नए लागत विवरण भी कृपया देखें। बल्क गतिविधि 2006-07 से 2016-17 तक की अवधि के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर 194.89 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाती है। इसी तरह, कंटेनर गतिविधि 2006-07 से 2016-17 तक के प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर लगभग 67.05 प्रतिशत औसत घाटा दर्शाती है। जेएनपीटी ने कहा है कि यदि प्रस्तावित वृद्धि प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर पूर्वानुमानित वर्षों अर्थात् 2013-14 से 2016-17 में सृजित राजस्व द्वारा गुणा की जाती है तो 2013-14 से 2016-17 तक की अवधि में सृजित कुल घाटा वाइप ऑफ होगा। (जेएनपीटी ने अपने द्वारा मांग की गई प्रतिशत वृद्धि को तर्कसंगत ठहराने के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन से पहले और प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के बाद 2009-10 से 2015-16 तक की अवधि के लिए कुल राजस्व के ब्योरे देते हुए विवरण भेजा है। विवरण से यह देखा गया है कि पत्तन ने प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन में वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए 100 प्रतिशत घाटे को समायोजित करने की मांग की है जोकि प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अनुसार नहीं है।
(ii).	जेएनपीटी अपने न्यासी मंडल की बैठक के कार्यवृत्तों की प्रति भेजे जिसमें जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर विचार किया गया था।	यह प्रस्ताव 31 अक्टूबर 2012 को हुई बोर्ड बैठक में टेबल पेपर के रूप में न्यासी मंडल के समक्ष प्रस्तुत किया गया था। जेएनपीटी ने टेबल पेपर अनुमोदित करते हुए मसौदा कार्यवाहियों की एक प्रति प्रेषित की है। (पत्तन ने न्यासियों को परिचालित टेबल पेपर ही भेजा था और बैठक के कार्यवृत्त नहीं भेजे थे)। यह भी बताया गया है कि संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 सितम्बर 2013 के लिए टेबल पेपर सितम्बर 2013 में आयोजित होने वाली बोर्ड बैठक में प्रस्तुत किया जाएगा। मसौदा कार्यवाहियों के साथ इसे बाद में टीएमपी को भेजा जाएगा। (तथापि, इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक जेएनपीटी से कोई ऐसे ब्योरे/दस्तावेज प्राप्त नहीं हुए हैं)।
(iii).	जेएनपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरणों में 2009-10 से 2011-12 के लिए वास्तविक आंकड़े, 2012-13 के लिए अनुमान और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पूर्वानुमान शामिल किए गए हैं। चूंकि वित्तीय वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए जेएनपीटी वर्ष 2012-13 के लिए अपने अस्थाई वार्षिक लेखे प्रेषित करे, यदि लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे उपलब्ध नहीं हों। जेएनपीटी तदनुसारी अवधि के लिए वास्तविक आंकड़ों के साथ वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानों को भी अद्यतन करे और वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों की समीक्षा करे, यदि अपेक्षित हो।	जेएनपीटी ने अलेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति भेजी है और कहा है कि सीएजी लेखापरीक्षा प्रगतिधीन है और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे सीएजी से प्राप्त होने पर लेखापरीक्षा रिपोर्ट शीघ्र प्रस्तुत की जाएगी। जेएनपीटी ने यह भी कहा है कि आधार रूप में 2012-13 के साथ अद्यतन प्रशुल्क प्रस्ताव और वर्ष 2013-14 से 2016-17 के लिए पूर्वानुमान संलग्न किए गए हैं। (पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 12 सितम्बर 2013 के साथ संशोधित लागत विवरण भेजे हैं और अपने पत्र दिनांक 25 सितम्बर 2013 द्वारा संशोधित प्रस्तावित मसौदा दरमान द्वारा अनुसरित अपने पत्र दिनांक 20 सितम्बर 2013 द्वारा संशोधित लागत विवरण भेजे हैं)।
(iv).	लागत विवरण प्रारूपों के वचनबंध भाग में, जेएनपीटी ने उल्लेख किया है	टीएमपी ने वैधता अवधि को 30 सितम्बर 2013 तक विस्तारित किया है।

	कि प्रस्तावित प्रशुल्क की वैधता अवधि 1 अप्रैल 2010 से 31 मार्च 2013 होगी। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि प्रस्तावित प्रशुल्क की वैधता अवधि 1 अप्रैल 2013 से 31 मार्च 2016 तक तीन वर्षों की अवधि के लिए है।	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 सितम्बर 2013 तैयार करते समय इसे नोट किया गया है।																								
(v).	फार्म-1 के क्र.सं. 3 के मामले में, जेएनपीटी ने कहा है कि उसकी मूल्यनिर्धारण रणनीति लागत आधारित है। जेएनपीटी इकाई कीमत पर उत्पादकता में पूर्वानुमानित सुधार के प्रभाव को लेकर आए।	जेएनपीटी ने कहा है कि कंटेनर तथा मरीन गतिविधियों के लिए इकाई लागत में कोई भिन्नता नहीं है। पत्तन के कई पुराने क्रेलें और उपस्कर अद्यतन पोस्ट पेनामेक्स क्रेनों तथा स्टेट आफ द आर्ट उपस्करों से बदले जाने की संभावना है। इसके अलावा, अतिरिक्त पोस्ट पेनामा क्रेनें खरीदी गई हैं और बदली गई क्रेनों से ऊपर तैनात की गई हैं। इससे निश्चित रूप से उत्पादकता में सुधार होगा।																								
(vi).	(क). जेएनपीटी ने लागत विवरण प्रारूपों के फार्म-1 (मुख्य विशेषताएं) के क्र.सं. 4 के अधीन यथा अपेक्षित बदलाव के लिए कारणों के साथ मौजूदा तथा प्रस्तावित दरमान की तुलनात्मक स्थिति नहीं भेजी है। जेएनपीटी मौजूदा दरमान का तुलनात्मक विवरण भेजें और प्रस्तावित संशोधनों के लिए कारणों के साथ प्रस्तावित दरमान भेजें।																									
	(ख). इसी तरह, जेएनपीटी प्रस्तावित संशोधनों के कारणों के साथ मौजूदा और प्रस्तावित मसौदा शर्तों की तुलनात्मक स्थिति भेजें।																									
(vii).	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न स्तरों से जुड़े होने चाहिए। इस संबंध में, उत्पादकता बढ़ोतरी उपायों के लिए मौजूदा निष्पादन और लक्षित उद्देश्य उपलब्ध करवाने के लिए फार्म-1 के क्र.सं. 6 में मांगी गई सूचना के संबंध में, जेएनपीटी ने संशोधित फार्म-1 (इसके पत्र दिनांक 25 फरवरी 2013 के कवर में प्रस्तुत) में सामान्य रूप से कहा है कि प्रासंगिक वर्षों के लिए वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट की प्रतियां संलग्न की गई हैं। इसने अपेक्षित सूचना नहीं भेजी है। जेएनपीटी प्रशुल्क चक्र के दौरान प्रस्तावित पूंजी निवेशों के लेखा पर कुशलता सुधार पर विचार करते हुए समीक्षाधीन प्रशुल्क चक्र के दौरान अर्जित किए जाने वाले लक्ष्य और प्रस्तावित उत्पादकता सुधार उपायों के ब्योरे भेजे।	जेएनपीटी ने कहा है कि इसने प्रस्तावित उत्पादकता बढ़ोतरी उपायों तथा अपने पत्र दिनांक 20 सितम्बर 2013 के अनुबंध-6 में अर्जित किए जाने वाले लक्ष्यों पर संक्षिप्त नोट भेजा है। (अनुबंध-6 में 2012-13 से 2015-16 के लिए प्रति आरएमक्यूसी टीईयू के ब्योरे शामिल हैं। जेएनपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:																								
		<table><tr><th>वर्ष</th><th>यातायात / (टीईयू) / वास्तविक / पूर्वानुमान</th><th>आरएमक्यूसी की सं.</th><th>टीईयू प्रति आरएमक्यूसी</th></tr><tr><td>2012-13</td><td>1208133</td><td>10</td><td>120813</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>1300000</td><td>10</td><td>130000</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>1400000</td><td>12</td><td>116667</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>1500000</td><td>12</td><td>125000</td></tr><tr><td>2016-17</td><td>1550000</td><td>12</td><td>129167</td></tr></table>	वर्ष	यातायात / (टीईयू) / वास्तविक / पूर्वानुमान	आरएमक्यूसी की सं.	टीईयू प्रति आरएमक्यूसी	2012-13	1208133	10	120813	2013-14	1300000	10	130000	2014-15	1400000	12	116667	2015-16	1500000	12	125000	2016-17	1550000	12	129167
वर्ष	यातायात / (टीईयू) / वास्तविक / पूर्वानुमान	आरएमक्यूसी की सं.	टीईयू प्रति आरएमक्यूसी																							
2012-13	1208133	10	120813																							
2013-14	1300000	10	130000																							
2014-15	1400000	12	116667																							
2015-16	1500000	12	125000																							
2016-17	1550000	12	129167																							
(viii).	जेएनपीटी ने संशोधित फार्म-1 के क्र.सं. 8 के नीचे टिप्पणी में कहा गया है कि विपथन के ब्योरे अलग से भेजे जाएंगे। तथापि, हमें जेएनपीटी से ऐसे ब्योरे अभी तक प्राप्त नहीं हुए हैं। जेएनपीटी फार्म-1 के क्र.सं. 8 के अनुसार अपेक्षित ब्योरे भेजे।	प्रशुल्क दिशानिर्देशों से विपथनों के ब्योरे 30 अगस्त 2013 को टीएएमपी को दिए गए प्रस्तुतीकरण में पहले ही दर्शा चुका है। मुद्रास्फीति कारक से संबंधित विपथन बिजली, ईंधन, वेतन तथा मजदूरी, सेवानिवृत्ति लाभों के संबंध में हैं। (प्रेषित ब्योरे के अनुसार, जेएनपीटी ने बिजली के लिए 17 प्रतिशत, ईंधन के लिए 26 प्रतिशत और वेतनों और मजदूरी तथा सेवानिवृत्ति लाभों के लिए 12 प्रतिशत के मुद्रास्फीति कारक पर विचार किया है।)																								
(ix).	वर्ष 2009-10 से 2012-13 के दौरान जेएनपीटी द्वारा स्वीकृत अधिसूचित अधिकतम प्रशुल्क में रियायतें और छूट, यदि कोई हो, वर्ष-वार भेजे।	पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 20 सितम्बर 2013 के अनुबंध-8 में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान भुगतान किए गए वास्तविक रियायतें/छूट भेजी हैं, जोकि नीचे दिया गया है:- <table><tr><th>वर्ष</th><th>रियायत/छूट/कटौती</th></tr><tr><td>2010-11</td><td>रु0 15.82 करोड़</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>रु0 21.73 करोड़</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>रु0 24.66 करोड़</td></tr></table>	वर्ष	रियायत/छूट/कटौती	2010-11	रु0 15.82 करोड़	2011-12	रु0 21.73 करोड़	2012-13	रु0 24.66 करोड़																
वर्ष	रियायत/छूट/कटौती																									
2010-11	रु0 15.82 करोड़																									
2011-12	रु0 21.73 करोड़																									
2012-13	रु0 24.66 करोड़																									
		जेएनपीटी ने यह भी कहा है कि अधिसूचित प्रशुल्क में यथा निर्दिष्ट मात्रा, लैशिंग, यार्ड से संबंधित रियायतें/छूट है। 2013-14 से 2016-17 तक पूर्वानुमानित वर्षों के लिए रियायतें/छूट पूर्वानुमानित वर्षों में यातायात के तदनुसृत वर्ष 2012-13 में यथा प्राप्त समय मान पर परिकल्पित किए गए हैं।																								
(x).	मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, कानून की देय प्रक्रिया के बाद नियमित रूप से मैनिंग मान/डैटम तथा विभिन्न प्रचालनों के समय तथा मोशन अध्ययन करने के लिए जरूरी है। इस मामले में की गई कार्रवाई, यदि कोई हो, के बारे में बताएं।	पत्तन ने एक शिफ्ट में किए गए उत्पादन चक्करों की सं. के आधार पर कंटेनर प्रचालनों में उत्पादकता सुधार के लिए प्रोत्साहन योजना शुरू की है। प्रोत्साहन योजना कंटेनर प्रचालनों तथा मैनिंग के समय ताकि मोशन अध्ययन करने के बाद राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद के इंजीनियरियों द्वारा तैयार की गई है। यह प्रोत्साहन योजना अक्टूबर 2000 से प्रचलन में है। नई पोस्ट पेनामेक्स क्रेनों की पूर्ति के लिए प्रोत्साहन योजना संशोधित करने के प्रयास भी																								

		<p>प्रगतिधीन हैं।</p> <p>कंटेनर प्रचालन: पत्तन ने रोटेशन द्वारा सभी क्रेन प्रचालकों को पत्तन कंटेनर प्रचालनों से संबंधित नौकरी प्रशिक्षण पर वास्तविक समय के लिए 2009-10 में ₹0 1.39 करोड़ की लागत से सिम्यूलेटर संस्थापित किया है। सिम्यूलेटर के संस्थापन ने पत्तन को वास्तविक जीवन संकट परिस्थितियों और संभावित समाधानों के लिए नौकरी प्रशिक्षण दिया है। इससे सुरक्षा पहलुओं को देखते हुए प्रचालनों में तेजी आई है।</p> <p>कंटेनर अनुरक्षण कार्मिक भी ऑन-जॉब प्रशिक्षण के लिए विदेश भी भेजे गए थे। इसके अलावा, विदेश से इंजीनियरों को कंटेनर प्रचालनों से संबंधित ऑन-जॉब प्रशिक्षण देने के लिए आमंत्रित किया गया था।</p> <p>मरीन प्रचालन: पत्तन ने वास्तविक जीवन संकट परिस्थितियों को देखने में पाइलटों को ऑन-जॉब प्रशिक्षण देने के लिए ₹0 30 लाख से अधिक मरीन सिम्यूलेटर लागत निर्धारण के लिए भी आदेश जारी किया है। 7 जुलाई 2013 को प्राप्त सिम्यूलेटर संस्थापित किया गया है। मरीन सिम्यूलेटर की सहायता से पाइलटों को ऑन-जॉब प्रशिक्षण से पाइलटों को उनकी जानकारी, सुरक्षा प्रचालनों, प्रचालनात्मक कुशलता और स्पीड-अप मरीन प्रचालनों में सुधार करने में सहायता मिलेगी।</p>
(xi).	पत्तन जांच करे कि क्या महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन पात्र कोई सेवाएं पत्तन द्वारा प्राधिकृत किसी सेवा प्रदाता द्वारा ऑफर किए गए हैं। यदि ऐसा है, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 के प्रावधानों के अनुसार ऐसी सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु जेएनपीटी द्वारा शुरू की गई कार्यवाई के बारे में बताएं।	पत्तन ने निम्नलिखित सेवाओं जैसे पोतों से कूड़ा हटाना को आउटसोर्स किया है क्योंकि पोतों से पंजीकृत ठेकेदारों तक सलज तेल हटाना भी आउटसोर्स किया गया है जिनके लिए प्रशुल्क दरें निर्धारित की गई हैं। इसके अलावा, यार्ड प्रचालनों/हाऊस-कीपिंग के लिए कंटेनर संचलन तथा रीच स्टेकरों के लिए ट्रैक्टर-ट्रेलर प्रचालनों जैसी कुछ सेवाएं पत्तन के माध्यम से आउटसोर्स की गई हैं और कंटेनर प्रचालनों के लिए समेकित प्रशुल्क दर वसूल कर रहा है।
(xii).	जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि समीक्षाधीन तीन वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन में शुरू की जाने वाली पीपीपी परियोजनाओं के यातायात/वित्तीय विवीक्षाओं को पत्तन द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरणों में लिया गया है।	प्रशुल्क चक्र 2013-14 से 2016-17 के दौरान, मै0 डीपी वर्ल्ड को सौंपा गया 330 मी. का निर्माण वर्ष 2016-17 के बाद वाले हिस्से में शुरू होने की संभावना है। तथापि, मै0 डीपी वर्ल्ड के लिए संभावित यातायात आय गणनाएं तैयार करते समय सुविचारित की गई हैं।
(xiii).	जेएनपीटी ने संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण निर्धारित प्रारूप में नहीं भेजा था। जेएनपीटी इसे भेजे।	संपदा संबंधित प्रशुल्क के संशोधन के लिए प्रस्ताव भी नए प्रस्ताव दिनांक 12 सितम्बर 2013 में संलग्न किया गया है। संपदा संबंधित दरों में तीन गुना वृद्धि की मांग की गई है।
(xiv).	जेएनपीटी ने पोत संबंधित गतिविधियों के तहत आने वाली उप-गतिविधियों के लिए लागत विवरण नहीं भेजे हैं। जेएनपीटी उसे निर्धारित प्रारूप में भेजे।	पत्तन की लागत प्रणाली पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन आने वाली उप गतिविधियों की लागत को लेने के लिए तैयार नहीं की गई है। इसलिए, यह सूचना बहुत प्रयासों के बावजूद अपेक्षित प्रारूप में सूचना नहीं भेजी जा सकती।
II.	अनुमानों के साथ वास्तविक आंकड़ों की तुलना:	
	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि परियोजनाओं के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करें। इस संदर्भ और जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव के प्रपत्र-7 के संदर्भ में, जेएनपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:	
(i).	प्रपत्र-7 में, जेएनपीटी ने उक्त अवधि के लिए वास्तविक आंकड़ों के साथ वर्ष 2009-10 से 2011-12 के अनुमानों की तुलना की है। यह दोहराया जा सकता है कि फरवरी 2011 में जेएनपीटी के सामान्य संशोधन के दौरान, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानों पर विश्वास किया गया है। अतः, प्रपत्र-7 वर्ष 2009-10 के लिए तुलना को अलग करते हुए वर्ष 2012-13 के अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं की तुलना शामिल करने की बजाय संशोधित किया जाए। जेएनपीटी सामान्य विवरण देने की बजाय लागत विवरण में प्रत्येक पैरामीटर के लिए अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं में भिन्नता के कारण भी भेजें।	पत्तन ने भिन्नताओं के संशोधनों के साथ 2010-11 से 2012-13 अवधि के लिए वास्तविक बनाम अनुमान की तुलना सहित संशोधित फार्म-7 भेजा है।
(ii).	फरवरी 2011 में दरमान के संशोधन के समय, जेएनपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा 2010-11 से 2021-13 के पूर्वानुमानों पर आधारित थी। प्रपत्र-7	जेएनपीटी ने कहा है कि फार्म-7 वर्ष 2010-11 और 2012-13 के लिए पहले किए गए वास्तविक बनाम अनुमान की तुलना को दर्शाने के लिए संशोधित

	<p>में, जेएनपीटी ने प्रासंगिक वर्षों के लिए संशोधित अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की भिन्नताओं का विश्लेषण भेजा है। यह देखा गया है कि फार्म-7 में वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए जेएनपीटी द्वारा सुविचारित अनुमान फरवरी 2011 के आदेश में विश्वास किए गए पूर्वानुमानों से मेल नहीं खाता है। जेएनपीटी फार्म-7 संशोधित करते ताकि फरवरी 2011 के प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों को लिया जा सके।</p>	<p>किया गया है। (यह देखा गया है कि संशोधित फार्म-7 में भी पत्तन ने प्रशुल्क आदेश दिनांक 18-02-2011 में टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमानों का उल्लेख नहीं किया है।)</p>																											
(iii).	<p>फार्म-7 में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रहस्तित बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के अनुमानित और वास्तविक यातायात के ब्योरे नहीं दिए गए हैं। जेएनपीटी इसे भेजे।</p>	<p>पत्तन ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रहस्तित अनुमानित और वास्तविक बल्क और ब्रेक बल्क के ब्योरे भेजे हैं जो नीचे दिया गया है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>अनुमान (मी.ट. में)</th><th>वास्तविक (मी. ट. में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">सीमेंट</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>10,00,000</td><td>8,61,978</td></tr> <tr> <td>2011-12</td><td>8,00,000</td><td>6,84,998</td></tr> <tr> <td>2012-13</td><td>8,00,000</td><td>5,93,556</td></tr> <tr> <td colspan="3">सामान्य/ब्रेक बल्क:</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>20,000</td><td>3,59,957</td></tr> <tr> <td>2011-12</td><td>--</td><td>2,32,475</td></tr> <tr> <td>2012-13</td><td>--</td><td>1,05,876</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	अनुमान (मी.ट. में)	वास्तविक (मी. ट. में)	सीमेंट			2010-11	10,00,000	8,61,978	2011-12	8,00,000	6,84,998	2012-13	8,00,000	5,93,556	सामान्य/ब्रेक बल्क:			2010-11	20,000	3,59,957	2011-12	--	2,32,475	2012-13	--	1,05,876
वर्ष	अनुमान (मी.ट. में)	वास्तविक (मी. ट. में)																											
सीमेंट																													
2010-11	10,00,000	8,61,978																											
2011-12	8,00,000	6,84,998																											
2012-13	8,00,000	5,93,556																											
सामान्य/ब्रेक बल्क:																													
2010-11	20,000	3,59,957																											
2011-12	--	2,32,475																											
2012-13	--	1,05,876																											
(iv).	<p>वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो (सीमेंट सहित) लागत विवरण प्रपत्र-2क लागत विवरण में क्रमशः 1.22 मिलियन टन और 0.92 मिलियन टन बताया गया है जबकि तदनुसूची वर्षों के लिए वार्षिक रिपोर्ट में वास्तविक अन्य बल्क, ब्रेक बल्क (सीमेंट सहित) और प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो क्रमशः 1.08 मिलियन टन और 0.84 मिलियन टन पर प्रतिवेदित किया गया है। जेएनपीटी अन्तरों का मिलान करे और फार्म-2क अद्यतन करें, यदि आवश्यक हो।</p>	<p>लंगरगाह में प्रहस्तित लिक्विड कार्गो से संबंधित टीएमपी द्वारा यथा अवलोकित यातायात में अन्तर पत्तन के खाते में है। इसे गलती से प्रशासन रिपोर्ट में बीपीसीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो में शामिल किया गया है। किसी मिलान की कोई जरूरत नहीं है।</p>																											
(v).	<p>वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से प्रचालन आय लागत विवरणों में क्रमशः रु 25319.76 लाख और रु 28253.59 लाख पर प्रतिवेदित किया गया है जो प्रासंगिक वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित स्थिति के साथ करार में है। तथापि, यह देखा गया है कि वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित कंटेनर प्रहस्तन में जेएनपीटी में प्रचालन कर रहे निजी सीएफएस प्रचालक से रॉयल्टी प्राप्तियां शामिल हैं। अनुवर्ती वर्षों 2012-13 से 2015-16 के लिए लागत विवरण में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित प्रचालन आय के अनुमानों में निजी सीएफएस प्रचालक से अनुमानित रॉयल्टी आय भी शामिल है।</p> <p>इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान और प्रशुल्क आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 के अनुच्छेद 11 (iii) (ख) (i) में यथा प्रतिवेदित, जेएनपीटी में निजी सीएफएस प्रचालक से रॉयल्टी आय इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित किया गया था क्योंकि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अधीन है। जेएनपीटी कंटेनर प्रहस्तन आय से निजी सीएफएस प्रचालक से रॉयल्टी प्राप्तियों को अलग करने के लिए और इसे अनुमानों के साथ वास्तविक की तुलना के लिए और एकसमान पहुंच के लिए सभी वर्षों 2010-11 से 2015-16 के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के अधीन शामिल किया है।</p>	<p>पत्तन का स्वयं का सीएफएस है और सीएफएस प्रचालन प्रचालन तथा अनुरक्षण करार के अधीन आउटसोर्स किए गए हैं। टीएमपी स्वीकार करता है कि जेएनपी-सीएफएस के सीएफएस प्रचालक और जेएनपीटी के बीच संबंध प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 द्वारा शासित किया गया है। सीएफएस प्रचालक बीओटी/बीओओटी/बीओएलटी प्रचालक नहीं है। इसलिए, पत्तन अपनी कंटेनर आय में निजी सीएफएस प्रचालक से रॉयल्टी प्राप्ति लगातार शामिल करता रहा है। यही दृष्टिकोण संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 सितम्बर 2013/20 सितम्बर 2013 तैयार करते समय अनुसरित किया गया है।</p>																											
(vi).	<p>लागत विवरणों में वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक प्रचालन आय में बीओटी प्रचालकों अर्थात् बिजली प्रभार, पानी प्रभार आदि से प्राप्त अन्य आय को शामिल नहीं किया गया है। इसी तरह, उक्त दो वर्षों के लिए लागत विवरणों में जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक प्रचालन व्यय में बिजली, पानी आदि उपलब्ध करवाने के लिए बीओटी प्रचालकों के संबंध में किए गए व्यय को शामिल नहीं किया गया था। अनुवर्ती वर्षों 2012-13 से 2015-16 के लिए प्रचालन आय तथा प्रचालन व्यय के अनुमानों में भी उपर्युक्त आय और व्यय शामिल नहीं हैं।</p>	<p>बीओटी प्रचालकों से वसूल बिजली तथा पानी प्रभारों से आय कुछ भी नहीं है परन्तु बीओटी प्रचालकों द्वारा उपभोग किए गए बिजली और पानी की लागत की प्रतिपूर्ति/वसूली शुरू में पत्तन द्वारा मीटर रीडिंग तथा भुगतान पर आधारित है। नीति मामले के रूप में, पत्तन ने प्रशुल्क संशोधन के लिए लागत विवरणों से बीओटी प्रचालकों पर आरोप्य संपूर्ण आय तथा व्यय को अलग रखा है। इसलिए, लागत विवरण में बिजली आय तथा व्यय शामिल करने के लिए यह सही नहीं है।</p>																											

	<p>इस संबंध में, यह बताया गया है कि अनुच्छेद 11 (iii) (ख) (iii) में यथा प्रतिवेदित, बीओटी प्रचालकों से अन्य आय अर्थात् बिजली और पानी प्रभार तथा बीओटी प्रचालकों के मामले में तदनुसूची व्यय समग्र पत्तन की वित्तीय/लागत स्थिति के निर्धारण के लिए प्रशुल्क संशोधनकार्यवाही में इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था। जेएनपीटी पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए सभी वर्षों 2010-11 से 2015-16 के लिए लागत विवरणों में अन्य आय और तदनुसूची व्यय को शामिल करें।</p>	
(vii).	<p>फरवरी 2011 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष में रु0 136.21 लाख का अनुमानित व्यय वीटीएमएस के संस्थापन के व्ययों के जेएनपीटी के हिस्से के लिए मरीन गतिविधि के अधीन अन्य व्ययों के अधीन सुविचारित किया था, जैसाकि जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है। परन्तु, वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक व्ययों से यह देखा गया है कि इस संबंध में कोई व्यय नहीं किया गया है। तथापि, रु0 256.00 लाख का व्यय वर्ष 2012-13 और आगे के लिए अनुमानित किया गया है। इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-</p>	
	<p>(क). परियोजना की वर्तमान स्थिति और 2010-11 और 2011-12 में व्यय नहीं करने के कारण बताएं।</p>	<p>पत्तन ने दो अवस्थाओं दिसम्बर 2011 में रु0 300 लाख और जून 2012 में रु0 298.74 लाख में अनुरक्षण प्रभारों का निपटान किया है। मई 2013 में रु0 2.35 लाख, इस प्रकार, उपर्युक्त तथ्यों से यह देखा जा सकता है कि किया गया वास्तविक भुगतान पहुंच से दूर है जो पहले पत्तन द्वारा दावा किया गया है। पत्तन ने मुम्बई पत्तन न्यास द्वारा संस्थापित नए पोत यातायात प्रबंधन प्रणाली (वीटीएमएस) के संस्थापन और शुरुआत सहित पूंजी लागत के 50 प्रतिशत हिस्सेदारी के लिए मुम्बई पत्तन न्यास के साथ प्रोटोकॉल व्यवस्था की है। वीटीएमएस मुख्य तौर पर सामान्य उपयोगिता चैनल के माध्यम से आगमन तथा प्रस्थान के अनुवीक्षण के लिए उपयोग किया जाता है। मुम्बई पत्तन न्यास ने पूंजी तथा अनुरक्षण व्यय के रूप में रु0 19.58 करोड़ की राशि व्यय की है। उपस्कर तथा संस्थापन एवं शुरुआत की लागत के मामले में पत्तन की हिस्सेदारी रु0 9.79 करोड़ है। अनुरक्षण व्यय के हिस्से के सापेक्ष पूंजी लागत के 3 प्रतिशत वार्षिक की सीमा तक राजस्व व्यय नए प्रस्ताव में प्रस्तावित वर्षों के लिए भविष्य में सुविचारित किया गया है।</p>
	<p>(ख). वर्ष 2012-13 में किए गए वास्तविक व्यय और भविष्य वर्षों के लिए अनुमानों की समीक्षा।</p>	<p>जेएनपीटी ने कहा है कि समकक्ष राशि भविष्य वर्षों में एमबीपीटी को प्रतिपूर्ति किए जाने की जरूरत है। (अपने पत्र दिनांक 25 सितम्बर 2013 द्वारा जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरणों के अनुसार, इस लेखा पर वास्तविक व्यय 'शून्य' दिखाया गया है और अनुवर्ती 3 वर्ष (2013-14 से 2015-16 वीटीएमएस प्रणाली की जेएनपीटी की पूंजी लागत की हिस्सेदारी के 3 प्रतिशत पर परिकलित बताया गया है)।</p>
	<p>(ग). दस्तावेजी साक्ष्य के साथ इस संबंध में कुल अनुमानित व्यय का औचित्य बताएं।</p>	<p>जेएनपीटी ने पूंजी व्यय के बही खाता संक्षेपों की प्रतियां भेजी हैं और एमबीपीटी को अनुरक्षण व्यय की प्रतिपूर्ति की है। (जैसाकि ऊपर बताया गया है, अनुवर्ती 3 वर्षों (2013-14 से 2015-16) के लिए अनुमान वीटीएमएस प्रणाली की पूंजी लागत के जेएनपीटी के हिस्से के 3 प्रतिशत पर परिकलित रु0 0.29 लाख पर विचार किया गया है।)</p>
(viii).	<p>फरवरी 2011 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष में रु0 294.49 लाख का अनुमानित व्यय, जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित, पंचायत टैक्स के लिए संपदा गतिविधि के अधीन अन्य व्ययों के अधीन विचार किया गया था। परन्तु, 2010-11 और 2011-12 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक व्ययों से यह देखा गया है कि इस संबंध में कोई व्यय नहीं किया गया है। तथापि, रु0 3500.00 लाख के व्यय वर्ष 2012-13 और आगे के लिए अनुमानित किए गए हैं। इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:</p>	
	<p>(क). 2010-11 और 2011-12 में व्यय नहीं करने के कारण बताएं।</p>	<p>पंचायत टैक्स के लिए व्यय किया गया है और यह सरकारी प्राधिकारियों को शुल्कों के अधीन बही खाते में दिखाई दे रहा है। 2010-11 के दौरान किया गया वास्तविक व्यय रु0 25.90 करोड़ है।</p>
	<p>(ख). वर्ष 2012-13 में किया गया वास्तविक व्यय और भविष्य वर्षों के लिए अनुमानों की समीक्षा करें।</p>	<p>वर्ष 2012-13 के दौरान पंचायत टैक्स के लिए किया गया वास्तविक व्यय रु0 32 करोड़ है (अपने पत्र दिनांक 20 सितम्बर 2013 द्वारा बही खाता संक्षेपों की प्रतियां जेएनपीटी ने भेजी हैं)।</p>

	(ग). दस्तावेजी साक्ष्य के साथ समर्थित इस संबंध में अनुमानित व्यय का औचित्य बताएं।	पूर्वानुमानित वर्षों 2013-14 से 2016-17 के लिए अनुमानित व्यय रु0 35 करोड़ प्रतिवर्ष है। यह मामला वर्तमान में न्यायवादाधीन है।
(ix).	प्रशुल्क निर्धारण/संशोधन प्रयोजन के लिए कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास की गणना के लिए मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश हैं। तदनुसार, 2006 और 2011 में प्रशुल्क की समीक्षाओं के दौरान, जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 से आगे से कम्पनी अधिनियम, 1956 के प्रावधानों के अनुसार मूल्यहास की गणना की है। इस प्रस्ताव में भी जेएनपीटी ने कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास की गणना की दिखाई देती है और वर्ष 2005-06 से परिकलन भेजा है। इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करें:-	
	(क). फरवरी 2011 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, कम्पनी अधिनियम के अनुसार 31-03-2006 को संचयित मूल्यहास तथा क्लोजिंग निवल प्रखंड जेएनपीटी द्वारा क्रमशः रु0 37720.04 लाख और रु0 78419.01 लाख बताया था जिसपर मूल्यहास 2006-07 से अनुवर्ती वर्षों के लिए परिकलित किया गया था। वर्तमान प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने 31-03-2006 को कम्पनी अधिनियम के अनुसार संचयित मूल्यहास तथा निवल प्रखंड क्रमशः रु0 37393.12 लाख और रु0 78745.93 लाख बताया है। जेएनपीटी अन्तरों का मिलान करे और लागत विवरण संशोधित करे, यदि आवश्यक हो।	रु0 37720.62 लाख के संचयित मूल्यहास तथा रु0 78418.43 के निवल प्रखंड वर्ष 2004-05 के लिए लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार बुक आंकड़ें हैं और नियोजित पूंजी की गणना के लिए विचार किया गया है। वर्ष 2004-05 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति टीएमपी को पहले ही प्रेषित की जा चुकी है। इसे वर्तमान प्रस्ताव और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 सितम्बर 2013 में अंगीकृत किया गया है।
	(ख). फरवरी 2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद 11 (xii) में यथा प्रतिवेदित, वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए वास्तविक मूल्यहास पिछली अवधि विश्लेषण में क्रमशः रु0 8286.30 लाख, रु0 8784.21 लाख, रु0 9078.61 लाख और रु0 9570.58 लाख पर सुविचारित किया गया था, जैसाकि इस मामले की कार्यवाही के दौरान प्रेषित संशोधित लागत विवरणों में जेएनपीटी द्वारा बताया गया है। वर्तमान प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने 31 मार्च 2010 को निवल प्रखंड के संचयित मूल्यहास तथा अतिविवरण में क्रमशः रु0 7983.43 लाख, रु0 8060.14 लाख, रु0 8320.06 लाख और रु0 7840.45 लाख पर निम्नतर स्तर पर उन्हीं वर्षों के लिए वास्तविक मूल्यहास बताया है। जेएनपीटी स्थिति स्पष्ट करें और सही मूल्यहास के साथ लागत विवरणों को संशोधित करें।	वास्तविक वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए मूल्यहास विभागों के बीच कुछ परिसंपत्तियों के अंतर-आबंटन की वजह से सही/पूर्वानुमान लगाया गया है।
	(ग). फरवरी 2011 में प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित मूल्यहास क्रमशः रु0 9741.57 लाख, रु0 10731.24 लाख और रु0 11488.09 लाख पर विचार किया गया था। तथापि, वर्तमान प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने उक्त तीन वर्षों के लिए वास्तविक मूल्यहास क्रमशः रु0 7734.20 लाख, रु0 7877.24 लाख और रु0 8089.64 लाख है। जेएनपीटी उक्त तीन वर्षों के दौरान सकल प्रखंड में वास्तविक मूल्यहास तथा संवर्धन दर्शाते हुए ऐसी भारी भिन्नता के कारण बताएं।	फरवरी 2011 के प्रशुल्क आदेश में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए मूल्यहास चल रही परियोजनाओं के अनुमानित पूंजीकरण पर आधारित था। वास्तविक मूल्यहास की गणना करते समय, परिसंपत्तियों का वास्तविक पूंजीकरण सुविचारित किया गया है।
	(घ). बल्क प्रहस्तन गतिविधि के मामले में अनुमानित मूल्यहास, जेएनपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, रु0 135.29 लाख पर सुविचारित किया गया था। इस प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने बल्क प्रहस्तन गतिविधि के अधीन वास्तविक मूल्यहास रु0 751.20 लाख प्रतिवेदित किया है। जेएनपीटी बल्क प्रहस्तन गतिविधि के अधीन मूल्यहास में ऐसे भारी अन्तर के कारण स्पष्ट करे।	टीएमपी द्वारा की गई टिप्पणी नोट की गई है और मूल्यहास आंकड़ों की समीक्षा की गई है और जरूरी शोधन किए गए हैं।
	(ङ). जेएनपीटी ने वार्षिक लेखों के अनुसार और वर्ष 2005-06 से 2012-13 के लिए कम्पनी अधिनियम के अनुसार, हमारे अभिलेखों और भविष्य संदर्भ के लिए, मूल्यहास का विवरण भी भेजा है।	वर्ष 2005-06 से 2011-12 के लिए बुक मूल्यहास टीएमपी को पहले से प्रेषित वार्षिक रिपोर्टों में उपलब्ध हैं। अवधि 2005-06 से 2012-13 के लिए कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास टीएमपी को प्रस्तुत किए गए वर्तमान प्रस्ताव में उपलब्ध हैं।
(x).	लागत विवरणों में वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) केवल लॉच पास से आय का प्रतिनिधित्व करते हैं और इसमें अन्य आय अर्थात् परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ, बिना सर्विस योग्य सामानों की बिक्री, आदि शामिल नहीं किए गए हैं और प्रासंगिक वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित किए गए हैं। इसी प्रकार, दो वर्षों के लिए लागत विवरणों में जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित	लागत विवरणों में वास्तविक वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रतिवेदित वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) में केवल लॉच पास से आय शामिल है। सभी अन्य आय को अलग रखा गया है क्योंकि पत्तन की मुख्य गतिविधि से संबंधित नहीं है/यह अनिश्चित है। ऐसा ही संव्यवहार वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) से संबंधित मदों के लिए दिया गया है। सभी अन्य व्यय अलग रखे गए हैं क्योंकि वे पत्तन की मुख्य गतिविधि से संबंधित नहीं है/यह अनिश्चित है।

	<p>वास्तविक वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) बीमांकक मूल्यांकन के अनुसार और लॉचों के किराये पर व्यय पेंशन/ग्रेच्युटी/छुट्टी नकदीकरण देयता का प्रतिनिधित्व करता है। इसमें वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित बैंक प्रभार, गैस एजेंसी व्यय आदि जैसे अन्य व्यय शामिल नहीं किए गए हैं।</p> <p>इस संबंध में, यह दोहराया गया है कि फरवरी 2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद 11 (iii) (घ) और (ङ) में यथा प्रतिवेदित, निवेश पर ब्याज से इतर एफएमआई और स्टाफ अग्रिम तथा ऋणों पर ब्याज से इतर एफएमई जैसा वार्षिक लेखों में दर्शाया गया है, समग्र पत्तन की वित्तीय/लागत स्थिति का मूल्यांकन करने के लिए प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था। जेएनपीटी इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करें और सभी वर्षों 2010-11 से 2015-16 के लागत विवरणों में प्रतिवेदित एफएमई और वास्तविक/अनुमानित एफएमआई को संशोधित करें।</p>	
(xi).	<p>2010-11 और 2011-12 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एफएमआई में क्रमशः रु0 341.17 लाख की विविध आय और रु0 1966.29 लाख शामिल है। जेएनपीटी आय के इस शीर्ष के अधीन कवर मदों की सूची भेजे और वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 के लिए आय में लगभग 476 प्रतिशत की वृद्धि के कारण को भी स्पष्ट करें।</p>	<p>विविध आय के अधीन कवर मदों को नीचे सूचीबद्ध किया गया है:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● टेंडर फार्मों की बिक्री ● रिकवरी ऑफ हॉस्पिटल चे. प्रा. मरीज ● लिक्विडेटेड डेमेज ● पौध रोपण तथा फसलों से आय ● अन्य सामान्य आय ● आपूर्तिकर्ताओं से पंजीकरण शुल्क ● गेट पास से आय ● बस पास से आय ● अन्य विविध आय ● भंडारगृह किराया से आय – नीलामी बिक्री <p>भारी अन्तर के कारण मुख्य तौर पर आमदनियों की अनिश्चित प्रकृति की वजह से है। ऊपर यथा दर्शाई गई अधिकांश आय अनिश्चित प्रकृति की है और हर वर्ष दोबारा होने की संभावना नहीं है।</p>
(xii).	<p>फरवरी 2011 में प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान सकल प्रखंड में अनुमानित संवर्धन क्रमशः रु0 168.83 करोड़, रु0 165.39 करोड़ और रु0 17.82 करोड़ पर सुविचारित किया गया था (प्रशुल्क आदेश 18 फरवरी 2011 का अनुच्छेद 11 (xvi) क (xvi) देखें)। लागत विवरणों में उक्त तीन वर्षों के दौरान सकल प्रखंड में वास्तविक संवर्धन क्रमशः रु0 122.80 करोड़, रु0 148.88 करोड़ और रु0 184.63 करोड़ (अनुमान) पर प्रतिवेदित की गई है। इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करें:</p>	<p>जेएनपीटी ने बताया है कि वास्तविक वर्षों 2010-11 से 2012-13 और पूर्वानुमानित वर्षों 2013-14 से 2016-17 के लिए नए संवर्धनों के ब्योरे अपने पत्र दिनांक 20 सितम्बर 2013 (अनुबंध-11) में संलग्न किए गए पृथक विवरण भेजे हैं।</p> <p>(उक्त अनुबंध-11 संलग्न नहीं पाया गया था और इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक जेएनपीटी से प्राप्त नहीं हुआ था)।</p>
	(क). पूरा/शुरू होने की तारीख, पूंजीकृत मूल्य आदि के साथ पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित सकल प्रखंड में अनुमानित संवर्धनों के मेटिरियलाइजेशन पर ब्योरे।	
	(ख). पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित नहीं किए गए सकल प्रखंड में किन्हीं नए संवर्धनों के ब्योरे।	
	(ग). सभी वर्षों 2010-11 से 2015-16 के लिए लागत विवरण (फार्म 4क) में संवर्धनों के मद-वार ब्योरे भेजे।	
(xiii).	<p>फरवरी 2011 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन की कार्यवाहियों के दौरान, दिशानिर्देश प्रावधानों के अनुसार कारोबार संबंधित तथा सामाजिक दायित्व श्रेणियों के अधीन परिसंपत्तियों के वर्गीकरण के लिए प्रत्युत्तर में, जेएनपीटी ने यह स्थिति ली थी कि इसने कारोबार परिसंपत्तियों के रूप में सभी अपनी परिसंपत्तियों पर विचार किया है। तथापि, 2006 में प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के दौरान जेएनपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरों के आधार पर प्रशुल्क आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 के अनुच्छेद 11 (iii) (च) में यथा प्रतिवेदित, कुछ परिसंपत्तियां कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत की गई थीं और प्रतिलाभ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार जोखिम-मुक्त दर स्वीकार की गई थी। वर्तमान प्रस्ताव में भी, जेएनपीटी ने अपनी परिसंपत्तियों को प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा अपेक्षित कारोबार,</p>	<p>जेएनपीटी ने कहा है कि इसने विभिन्न प्रदत्त सेवाओं के लिए गतिविधि-वार सभी परिसंपत्तियों को आबंटित किया है। पत्तन ने परिसंपत्तियों को प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव के लिए दो श्रेणियों नामतः (क) कारोबार परिसंपत्तियां (ख) कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों में वर्गीकृत किया गया है। सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों की श्रेणी के अधीन पत्तन द्वारा सृजित कोई परिसंपत्तियां नहीं हैं।</p>

	कारोबार संबंधित और सामाजिक दायित्व श्रेणियों में वर्गीकृत नहीं की है। जेएनपीटी अपनी परिसंपत्तियों को निर्धारित तीन श्रेणियों में वर्गीकृत करें और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रासंगिक प्रावधानों का अनुसरण करते हुए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की गणना करें, जैसाकि प्रशुल्क आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 के अनुच्छेद 11 (iii) (च) में सलाह दी गई है।																			
(xiv).	प्रशुल्क आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 के अनुच्छेद 11 (iii) (ग) में यथा प्रतिवेदित, जेएनपीसीटी की डिजाइन क्षमता आरएमक्यूसी के अधिग्रहण/बदलने के लेखा पर परिकल्पित अतिरिक्त क्षमता को लेते हुए वर्ष 2010-11 के लिए 1.35 मिलियन टीईयू और अगले दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 के लिए 1.575 मिलियन टन पर सुविचारित किया गया था। जेएनपीटी बर्थों तथा उसपर लेखा की वास्तविक क्षमता संवर्धन पर बदली गई/अधिग्रहीत/स्थानांतरित आरएमक्यूसी की शुरुआत की तारीख भेजे।	<p>जेएनपीटी ने बताया है कि पत्तन की अभिकल्पित क्षमता और वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए पत्तन की वास्तविक क्षमता अपने पत्र दिनांक 20 सितम्बर 2013 के अनुबंध-12 में भेजे गए हैं। अनुबंध-12 में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित व्योरो के आधार पर, वर्ष 2011-12 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए इसके द्वारा सुविचारित क्षमता संवर्धन नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>क्षमता संवर्धन (टीईयू में)</th><th>कारण</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011-12</td><td>1,50,000 - एमसीबी</td><td>नए आरएमक्यूसी के साथ एमसीबी में तीन मौजूदा आरएमक्यूसी को बदलना</td></tr> <tr> <td>2012-13</td><td>1,50,000 - एमसीबी</td><td>एमसीबी में 1 नए आरएमक्यूसी की खरीद</td></tr> <tr> <td>2013-14</td><td>1,50,000 - एमसीबी 7,50,000 - एसडीबी</td><td>एमसीबी में 3 आरएमक्यूसी का बदलना और एसडीबी में 3 पुराने आरएमक्यूसी का स्थानांतरण</td></tr> <tr> <td>2014-15</td><td>--</td><td>--</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>1,50,000 - एमसीबी</td><td>एमसीबी में 1 नए आरएमक्यूसी की खरीद</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	क्षमता संवर्धन (टीईयू में)	कारण	2011-12	1,50,000 - एमसीबी	नए आरएमक्यूसी के साथ एमसीबी में तीन मौजूदा आरएमक्यूसी को बदलना	2012-13	1,50,000 - एमसीबी	एमसीबी में 1 नए आरएमक्यूसी की खरीद	2013-14	1,50,000 - एमसीबी 7,50,000 - एसडीबी	एमसीबी में 3 आरएमक्यूसी का बदलना और एसडीबी में 3 पुराने आरएमक्यूसी का स्थानांतरण	2014-15	--	--	2015-16	1,50,000 - एमसीबी	एमसीबी में 1 नए आरएमक्यूसी की खरीद
वर्ष	क्षमता संवर्धन (टीईयू में)	कारण																		
2011-12	1,50,000 - एमसीबी	नए आरएमक्यूसी के साथ एमसीबी में तीन मौजूदा आरएमक्यूसी को बदलना																		
2012-13	1,50,000 - एमसीबी	एमसीबी में 1 नए आरएमक्यूसी की खरीद																		
2013-14	1,50,000 - एमसीबी 7,50,000 - एसडीबी	एमसीबी में 3 आरएमक्यूसी का बदलना और एसडीबी में 3 पुराने आरएमक्यूसी का स्थानांतरण																		
2014-15	--	--																		
2015-16	1,50,000 - एमसीबी	एमसीबी में 1 नए आरएमक्यूसी की खरीद																		
(xv).	फरवरी 2011 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान (प्रशुल्क आदेश दिनांक 18-02-2011 का अनुच्छेद 11(iii) (ज) देखें) 2006-07 से 2008-09 तक की अवधि के दौरान जेएनपीटी को उपार्जित पूर्व अधिशेष रु० 24510.82 लाख 2011-12 से शुरू पांच वर्षों की अवधि में समायोजित किए जाने का निर्णय लिया गया था। तदनुसार, रु० 4562.78 लाख प्रत्येक राशि की दो किस्तें वर्ष 2013-14 से 2015-16 में समायोजित किए जाने वाले शेष को छोड़ते हुए वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानित निवल अधिशेष/(घाटा) के प्रति समायोजित किया है। जेएनपीटी ने किसी भी वर्ष के लिए वर्तमान प्रस्ताव में दिए गए लागत विवरणों में उपर्युक्त पूर्व अधिशेष समायोजित नहीं किए हैं। जेएनपीटी अतिरिक्त अधिशेष समायोजित करे और लागत विवरणों को संशोधित करें।	जेएनपीटी ने बताया है कि इसने 2006-07 से 2008-09 अवधि के दौरान जेएनपीटी को प्रोद्भूत पूर्व अधिशेष से संबंधित प्राधिकरण द्वारा किए गए समायोजन के साथ राशि रु० 24510.82 लाख व्यवस्था में नहीं है। यह समायोजन पत्तन को बिना कोई पहले नोटिस दिए टीएएमपी द्वारा किया गया था। पत्तन को इस मामले में अपने विचार रखने का कोई अवसर नहीं दिया गया था। 12 सितम्बर 2013 को प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण के अनुसार, वर्ष 2008-09 से पत्तन लगातार घाटे में है और पिछले वर्ष का अधिशेष समाप्त हो चुका है।																		
(xvi).	जेएनपीटी सभी वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रचालन व्ययों, प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों, मूल्यहास, वित्त एवं विविध आय और वित्त एवं विविध व्यय के मामले में वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों के साथ लागत विवरणों में सुविचारित वास्तविक आंकड़ों का मिलान करते हुए विवरण भेजे। जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लागत विवरणों के अनुसार प्रतिलाभ से पहले निवल लाभ और लेखों में यथा प्रदर्शित टैक्स से पहले लाभ का मिलान करते हुए एक विवरण भेजे।	जेएनपीटी प्रचालन व्यय, प्रचालन लाभ और निवल लाभ के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लागत विवरणों के अनुसार वार्षिक लेखों तथा वास्तविक आंकड़ों के अनुसार वास्तविक आंकड़ों का मिलान दर्शाते हुए विवरण भेजे।																		
(xvii).	हालांकि वर्ष 2011-12 के वार्षिक लेखों में यथा दिए गए 01 अप्रैल 2011 को अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का ओपनिंग बैलेंस वर्ष 2011-12 के लिए लागत विवरण (प्रपत्र-4क) में यथा दिया गया 01 अप्रैल 2011 को अचल परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड का ओपनिंग बैलेंस, 31 मार्च 2012 को परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड का क्लोजिंग बैलेंस वर्ष 2011-12 के लिए फार्म-4क में यथा प्रेक्षित 31 मार्च 2012 को क्लोजिंग निवल प्रखंड से मेल नहीं खाता है। जेएनपीटी इन अन्तर का समाधान करें।	जेएनपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 12 सितम्बर 2013 और 20 सितम्बर 2013 द्वारा अपने संशोधित लागत विवरणों/प्रस्ताव के साथ संशोधित फार्म-4क भेजा है।																		
III.	क्षमता:																			
	जेएनपीटी ने लागत विवरणों के फार्म 2क में यथा अपेक्षित वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए पत्तन की अभिकल्पित क्षमता और वास्तविक/अनुमानित क्षमता उपयोगिता नहीं भेजी है। जेएनपीटी किए गए पूंजी निवेशों और इन वर्षों के दौरान किए जाने के लिए प्रस्तावित	जेएनपीटी ने कहा है कि पत्तन की अभिकल्पित क्षमता और वर्ष 2011-12 से 2015-16 के लिए पत्तन की वास्तविक क्षमता अपने पत्र दिनांक 20 सितम्बर 2013 के अनुबंध-12 में दिए गए हैं। (पत्तन ने अनुबंध-12 में विस्तृत अभिकल्पित क्षमता गणना नहीं भेजी है। अनुबंध-12 में पत्तन द्वारा प्रेषित व्योरे																		

	और उत्पादकता/अर्जित कुशलता सुधार/इसके द्वारा अर्जित होने के लिए संभावित के प्रत्येक पर विचार करते हुए वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए बल्क बर्थ, मेन कंटेनर बर्थ और शैलो डॉट बर्थों के लिए अलग-अलग महापत्तन न्यासों के लिए निर्धारित फार्म दाखिल करते हुए प्रशुल्क के फार्म 2क के लिए टिप्पणी 2 के अनुसार अभिकल्पित क्षमता निर्धारित करते हुए विस्तृत परिकलन भेजे।	पूर्ववर्ती अनुच्छेद में दिए गए हैं।																																											
IV.	यातायात:																																												
(i).	2005 के प्रशुल्क दिशनिर्देशों का खंड 2.5.1 विनिर्दिष्ट करता है कि यातायात पूर्वानुमान पंचवर्षीय वार्षिक योजना और मौजूदा/संभावित वृद्धि में पूर्वानुमानों के अनुसार होने चाहिए। इसलिए, जेएनपीटी वर्ष 2013-14 के लिए एमओयू में लगाए गए घटक-वार पूर्वानुमान भेजे। जेएनपीटी पुष्टि करे कि क्या वर्ष 2013-14 से 2015-16 के यातायात पूर्वानुमान तदनुसूची वर्षों के लिए पत्तन की कारोबार योजना में शामिल पूर्वानुमानों के अनुसार हैं। यदि नहीं तो भिन्नता के कारण भेजे। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात के अनुमानन के आधार को भी स्पष्ट करें।	यातायात पूर्वानुमान मंत्रालय के साथ परामर्श से निर्धारित 12वीं पंचवर्षीय योजना/आरएफडी के अनुसार हैं। बीओटी प्रचालकों के मामले में, वास्तविक अनुमान तत्संबंधी टर्मिनलों से प्राप्त किए गए हैं और बीओटी प्रचालकों द्वारा टीएएमपी को दिए गए यातायात पूर्वानुमानों के अनुसार हैं।																																											
(ii).	जेएनपीटी ने वर्ष 2011-12 के लिए प्रतिवेदित 9.17 लाख टन के वास्तविक यातायात के स्थान पर वर्ष 2012-13 के लिए बल्क और ब्रेक बल्क यातायात वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए क्रमशः 9 लाख टन, 10 लाख टन, 11 लाख टन और 11 लाख टन का अनुमान लगाया है। इसी प्रकार, वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए कंटेनर यातायात वर्ष 2011-12 के लिए दौरान प्रहस्तित 10.28 लाख टीईयू के वास्तविक यातायात के स्थान पर क्रमशः 12 लाख टीईयू, 12.70 लाख टीईयू, 13.50 लाख टीईयू और 14.20 लाख टीईयू का अनुमान लगाया है। जेएनपीटी वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित यातायात को अद्यतन करे और वर्ष 2012-13 के वास्तविक यातायात के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित यातायात की समीक्षा करे। जेएनपीटी वास्तविक के आधार पर वर्ष 2012-13 के लिए विभिन्न प्रकार के कंटेनरों की हिस्सेदारी अद्यतन करे और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सुविचारित कंटेनरों की अनुमानित हिस्सेदारी को संशोधित करे।	बल्क, ब्रेक बल्क, लिक्विड कार्गो और कंटेनर के लिए वर्ष 2013-14 से 2016-17 के लिए यातायात पूर्वानुमान अनुबंध-14 में दिए गए हैं। पूर्वानुमानों के लिए कंटेनर यातायात के प्रकार का अनुपात वर्ष 2012-13 के कंटेनर यातायात के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है। अनुबंध-14 में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित यातायात पूर्वानुमान नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:- <table><tr><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="3">यातायात पूर्वानुमान</th></tr><tr><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>जेएनपीटी यातायात:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>जेएनपीसीटी - कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)</td><td>13.00</td><td>14.00</td><td>15.00</td></tr><tr><td>सीमेंट यातायात (लाख टनों में)</td><td>7.00</td><td>7.00</td><td>7.00</td></tr><tr><td>सामान्य/ब्रेक बल्क यातायात (लाख टनों में)</td><td>1.00</td><td>1.00</td><td>1.00</td></tr><tr><td>कुल बल्क यातायात</td><td>8.00</td><td>8.00</td><td>8.00</td></tr><tr><td>बीओटी प्रचालक यातायात</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>लिक्विड बीपीसीएल यातायात (लाख टनों में)</td><td>58.00</td><td>60.00</td><td>60.00</td></tr><tr><td>एनएसआईसीटी कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)</td><td>6.00</td><td>6.00</td><td>6.00</td></tr><tr><td>जीटीआईपीएल कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)</td><td>13.95</td><td>13.95</td><td>13.95</td></tr></table>	विवरण	यातायात पूर्वानुमान			2013-14	2014-15	2015-16	जेएनपीटी यातायात:				जेएनपीसीटी - कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)	13.00	14.00	15.00	सीमेंट यातायात (लाख टनों में)	7.00	7.00	7.00	सामान्य/ब्रेक बल्क यातायात (लाख टनों में)	1.00	1.00	1.00	कुल बल्क यातायात	8.00	8.00	8.00	बीओटी प्रचालक यातायात				लिक्विड बीपीसीएल यातायात (लाख टनों में)	58.00	60.00	60.00	एनएसआईसीटी कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)	6.00	6.00	6.00	जीटीआईपीएल कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)	13.95	13.95	13.95
विवरण	यातायात पूर्वानुमान																																												
	2013-14	2014-15	2015-16																																										
जेएनपीटी यातायात:																																													
जेएनपीसीटी - कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)	13.00	14.00	15.00																																										
सीमेंट यातायात (लाख टनों में)	7.00	7.00	7.00																																										
सामान्य/ब्रेक बल्क यातायात (लाख टनों में)	1.00	1.00	1.00																																										
कुल बल्क यातायात	8.00	8.00	8.00																																										
बीओटी प्रचालक यातायात																																													
लिक्विड बीपीसीएल यातायात (लाख टनों में)	58.00	60.00	60.00																																										
एनएसआईसीटी कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)	6.00	6.00	6.00																																										
जीटीआईपीएल कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)	13.95	13.95	13.95																																										
(iii).	जेएनपीटी ने तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविक/अनुमानों में वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए अपने टर्मिनल पर क्रमशः 16.74 प्रतिशत, 5.83 प्रतिशत, 6.30 प्रतिशत और 5.19 प्रतिशत की कंटेनर यातायात वृद्धि का अनुमान लगाया है। जेएनपीटी वर्ष 2012-13 के लिए ही उच्चतर वृद्धि दर का अनुमान लगाने के कारण बताए और अनुवर्ती वर्षों में सुविचारित प्रतिशत वृद्धि के लिए आधार बताए।	पूर्वानुमानित यातायात आंकड़े प्रचालन विभाग द्वारा दिए गए हैं और मंत्रालय के साथ विचार-विमर्श से निर्धारित पंचवर्षीय योजना/आरएफडी के अनुसार हैं। पूर्वानुमानित वर्षों के लिए यातायात अनुमान आधार रूप में वर्ष 2012-13 के लिए लगाए गए थे और नई क्रेनों/पत्तन उपस्कर की शुरुआत की वजह से क्षमता संवर्धन पर भी विचार किया गया था।																																											
(iv).	जेएनपीटी पुष्टि करे कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त क्षमता के लेखा पर अतिरिक्त यातायात, यदि कोई हो, यातायात के अनुमानन में सुविचारित किया गया है।	नई क्रेनों के संस्थापन की वजह से अतिरिक्त क्षमता सृजन, मौजूदा पुरी क्रेनों को बदलने और अन्य उपस्कर और प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित अतिरिक्त यातायात के ब्योरे अनुबंध-12 में दिए गए हैं। पूर्वानुमानों में इनपर विचार किया गया है।																																											
(v).	जेएनपीटी ने तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविक/अनुमानों में वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए क्रमशः 1.90 प्रतिशत, 11.11 प्रतिशत, 10	जेएनपीटी में बल्क प्रहस्तन सुविधा शैलो वॉटर बर्थ तक सीमित है। प्रहस्तित किए जाने वाले सीमेंट तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो पिछले दो वर्षों में पत्तन																																											

	प्रतिशत और 0 प्रतिशत की वृद्धि दर के साथ अनुमान लगाया है। जेएनपीटी वृद्धि दर के लिए सुविचारित आधार के साथ 2011-12 के वास्तविक की तुलना में वर्ष 2012-13 के लिए गिरावट अथवा नकारात्मक वृद्धि पर विचार करने के कारण भी बताए।	उपयोक्ताओं/रुझान द्वारा उपलब्ध करवाए गए अनुमानों पर आधारित हैं। पूर्वानुमानित वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए एक लाख टन प्रतिवर्ष के ब्रेक बल्क यातायात पर नया प्रस्ताव विचार करता है।
(vi).	पत्तन आने के लिए किसी '60000 जीआरटी और अधिक' तटीय पोत का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।	पत्तन द्वारा प्रहस्तित तटीय यातायात बहुत सीमित/नगण्य है। वर्तमान में केवल ओएनजीसी और 10000 जीआरटी के सीमेंट पोत पत्तन सुविधा का इस्तेमाल कर रहे हैं। ये पूर्वानुमान वर्तमान रुझान पर आधारित हैं।
(vii).	वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए वास्तविक पोत यातायात क्रमशः 2761 सं. और 2531 सं. पर प्रतिवेदित किया गया है। वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए पोतों की अनुमानित सं. क्रमशः 2378, 2433, 2495 और 2543 के निम्नतर स्तर पर सुविचारित की गई है। इस संबंध में, जेएनपीटी करें:	
	(क). 2012-13 के वास्तविक के आधार पर अगले तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमान की समीक्षा करें, यदि आवश्यक हो, और वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2012-13 के लिए पोत यातायात अद्यतन करें।	पूर्वानुमानित वर्षों 2013-14 से 2016-17 के लिए पोत यातायात 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों के मामले में अद्यतन किए गए हैं। इसके अलावा, यह भी बताया गया है कि हाल ही के रुझान के अनुसार बड़े पार्सल आकार के कंटेनर पोत पत्तन और बीओटी टर्मिनलों में आ रहे हैं। इसलिए, हालांकि पोतों की सं. कम हो सकती है परन्तु कुल प्रहस्तित जीआरटी यातायात पूर्वानुमानों के अनुसार होगा। (संशोधित लागत विवरणों में, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कुल अनुमानित जीआरटी 2012-13 के दौरान आने वाले पोतों की वास्तविक औसत जीआरटी के आधार पर गणना की गई है। पोतों की सं. और कुल जीआरटी में कमी को बीओटी प्रचालकों के मामले में सुविचारित अनुमानित यातायात में गिरावट के लेखा पर देखा गया है बड़े पार्सल आकार के पोतों के लेखा पर नहीं।)
	(ख). पोत यातायात अनुमान में, जेएनपीटी ने वर्ष 2012-13 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए एकसमान रूप से जीटीआईपीएल हेतु 13.95 लाख टीईयू प्रतिवर्ष, एसएसआईसीटी के लिए 11.96 लाख टीईयू प्रतिवर्ष के अनुमानित यातायात पर विचार किया है। एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के मामले में जेएनपीटी द्वारा सुविचारित यातायात वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान तत्संबंधी टर्मिनलों द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात से बबहुत कम देखा गया है। इस परिप्रेक्ष्य में और उपर्युक्त अनुच्छेद 2 (क) में अवलोकन के मद्देनजर, जेएनपीटी वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पोत यातायात की समीक्षा करें।	वर्ष 2013-14 से 2016-17 के लिए बीओटी प्रचालकों हेतु पोत यातायात बीओटी प्रचालकों द्वारा दिए गए यातायात पूर्वानुमानों पर आधारित है। बीओटी प्रचालकों में से एक ने टीएएमपी द्वारा की गई प्रशुल्क कटौती और पास-थ्रू लागत के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी पर विचार नहीं करने की वजह से पूर्वानुमानित वर्षों में करार के अनुसार एमजीटी में उनके थ्रुपुट को कम करे की उनकी मंशा दर्शाई थी।
	(ग). पीपीपी मोड के तहत हाल ही में अवार्ड किए गए कंटेनर बर्थ की शुरुआत पर विचार करते हुए प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित पोतों की जीआरटी और पोतों की अनुमानित संख्या की समीक्षा करें।	वर्तमान में, तीन पीपीपी परियोजनाएं नामतः 4थां कंटेनर टर्मिनल, केमिकल टर्मिनल और 330 मी. बर्थ पाइपलाइन में हैं। तीन पीपीपी परियोजनाओं में से केवल 330 मी0 बर्थ ही वर्ष 2016-17 तक पूर्वानुमानित वर्षों के दौरान पूरा होने की संभावना है। यातायात में कोई वृद्धि एनएसआईसीटी/डीपी वर्ल्ड के लिए सुविचारित नहीं की गई है क्योंकि यह परियोजना 2016-17 के बाद वाले भाग में शुरू होने की संभावना है।
V.	प्रचालन आय:	
(i).	जेएनपीटी वास्तविक के आधार पर सभी मुख्य गतिविधियों/उप-गतिविधियों के मामले में वर्ष 2012-13 के लिए सुविचारित अनुमानित प्रचालन आय अद्यतन करें और अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए अनुमानित प्रचालन आय की समीक्षा करें।	पत्र दिनांक 20 सितम्बर 2013 द्वारा प्रेषित संशोधित लागत विवरणों में, पूर्वानुमानित वर्षों 2013-14 से 2016-17 के लिए प्रचालन आय 2012-13 के वास्तविक के आधार पर अद्यतन की गई है।
(ii).	इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए निर्धारित प्रारूप के फार्म 2ख के अधीन टिप्पणी 3 महापत्तन न्यासों से यह अपेक्षा करती है कि अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाएं। जेएनपीटी वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए दरमान में निर्धारित प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रस्तावित दरमान और मौजूदा दरमान में अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन भेजे।	फार्म-2ख वास्तविक यातायात 2012-13 के ब्रेकअप के आधार पर सभी पूर्वानुमानित वर्षों के लिए प्रस्तावित दरमान और मौजूदा दरमान में अनुमानित प्रशुल्क के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाने के लिए अद्यतन किया गया है। यह संभव नहीं है कि मौजूदा वर्षों और टीएएमपी द्वारा यथा प्रार्थित पूर्वानुमानित वर्षों के लिए कुल प्रचालन आय के मौजूदा दरमान और प्रस्तावित दरमान के अनुसार मदवार ब्रेकअप दिया जाए।

(iii).	तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए विभिन्न प्रकार के कार्गो/कंटेनर के औसत विराम समय का विश्लेषण भेजे। जेएनपीटी विराम समय विश्लेषण भेजे जिसके आधार पर उसने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए भंडारण आय/विराम समय प्रभारों का अनुमान लगाया है, जैसा फर्मा 2ख के लिए टिप्पणी 1 में अपेक्षा की गई है।	<table><tr><td>विवरण</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>औसत विराम समय (दिनों में)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>आयात (सड़क द्वारा) 9</td><td>1.99</td><td>1.80</td><td>2.03</td></tr><tr><td>आयात (रेल द्वारा)</td><td>4.57</td><td>4.44</td><td>4.31</td></tr><tr><td>निर्यात (सड़क द्वारा)</td><td>5.52</td><td>5.90</td><td>5.87</td></tr><tr><td>निर्यात (रेल द्वारा)</td><td>7.93</td><td>7.75</td><td>8.24</td></tr><tr><td>भंडारण आय (रु० करोड़ों में)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>आयात</td><td>3.73</td><td>4.10</td><td>5.31</td></tr><tr><td>निर्यात</td><td>13.20</td><td>15.17</td><td>15.68</td></tr></table> <p>(जेएनपीटी ने विराम समय विश्लेषण के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए भंडारण प्रभारों का अनुमान नहीं लगाया है। इसलिए, इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे प्रासंगिक नहीं पाए गए हैं)।</p>	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	औसत विराम समय (दिनों में)				आयात (सड़क द्वारा) 9	1.99	1.80	2.03	आयात (रेल द्वारा)	4.57	4.44	4.31	निर्यात (सड़क द्वारा)	5.52	5.90	5.87	निर्यात (रेल द्वारा)	7.93	7.75	8.24	भंडारण आय (रु० करोड़ों में)				आयात	3.73	4.10	5.31	निर्यात	13.20	15.17	15.68
विवरण	2010-11	2011-12	2012-13																																			
औसत विराम समय (दिनों में)																																						
आयात (सड़क द्वारा) 9	1.99	1.80	2.03																																			
आयात (रेल द्वारा)	4.57	4.44	4.31																																			
निर्यात (सड़क द्वारा)	5.52	5.90	5.87																																			
निर्यात (रेल द्वारा)	7.93	7.75	8.24																																			
भंडारण आय (रु० करोड़ों में)																																						
आयात	3.73	4.10	5.31																																			
निर्यात	13.20	15.17	15.68																																			
(iv).	प्रस्तावित दरों में वृद्धि के अलावा, जेएनपीटी ने भी कुछ नई प्रशुल्क मदें/सुविधाएं शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इन नई प्रशुल्क मदों से होने वाली वर्ष-वार अतिरिक्त राजस्व विवीक्षा को मदवार परिमाणित करें और गणनाओं के साथ सभी विचाराधीन वर्षों के लिए प्रेषित करें।	नई प्रशुल्क मदों से होने वाली अतिरिक्त राजस्व विवीक्षा का अनुमान लगाना कठिन है। नई प्रशुल्क मदें सूची में जोड़ी गई हैं ताकि पत्तन को इस प्रयोजन के लिए टीएएमपी के पास न जाना पड़े। नई प्रशुल्क मदों से राजस्व केवल तभी पता चलेगा जब पत्तन नया कार्गो प्रहस्तन करेगा।																																				
(v).	फार्म 2क के संबंध में, जेएनपीटी वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए 'हैच कवर', 'प्रहस्तन रियायत' और 'सामान्य रेल प्रचालन' से अनुमानित आय निर्धारित करने के लिए विस्तृत गणना भेजे। वर्ष 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान 'हैच कवर' और 'सामान्य रेल प्रचालनों' से आय के बढ़े हुए स्तर का पूर्वानुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।	जेएनपीटी ने 'हैच कवर', 'सामान्य रेल प्रचालन' से आय/प्रस्तावित आय के ब्योरे और अनुबंध-16 में वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए रियायतें/प्रस्तावित रियायतें भी भेजी है जो संशोधित लागत विवरण फार्म 2ख में उल्लिखित किए गए हैं। (पत्तन ने विस्तृत गणनाएं नहीं भेजी हैं)।																																				
(vi).	इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 28 जून 2007 द्वारा जेएनपीटी के टर्मिनलों में रेल द्वारा संचालित आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल रेल हैंडलिंग ऑपरेशन (आईटीआरएचओ) के लिए रु० 400 प्रति टीईयू की अतिरिक्त राशि वसूल करने के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया था। इस संदर्भ में, जेएनपीटी इस संबंध में हुए व्यय के साथ-साथ इस लेखा पर होने वाली वास्तविक/अनुमानित आय विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए अलग से भेजे।	<table><tr><td>विवरण</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल से सीआरओ हिस्सेदारी</td><td>822.96</td><td>586.27</td><td>424.19</td></tr><tr><td>एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के लिए सीआरओ प्रभार</td><td>*</td><td>*</td><td>305.50</td></tr></table> <p>* वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए, ऊपर दर्शाया गया सीआरओ हिस्सेदारी एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल को देय सीआरओ प्रभारों का निवल है।</p>	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल से सीआरओ हिस्सेदारी	822.96	586.27	424.19	एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के लिए सीआरओ प्रभार	*	*	305.50																								
विवरण	2010-11	2011-12	2012-13																																			
एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल से सीआरओ हिस्सेदारी	822.96	586.27	424.19																																			
एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के लिए सीआरओ प्रभार	*	*	305.50																																			
(vii).	फार्म-2ख में, जेएनपीटी ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए आय के अनुमानन में इसके द्वारा सुविचारित विनिमय दर नहीं दर्शाई है। जेएनपीटी इसे प्रेषित करे। इसके अलावा, यह देखा जाए कि इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने के समय प्रचलित विनिमय दर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए आय का अनुमानन लागू किया जाएगा।	पूर्वानुमानित वर्ष 2013-14 से 2016-17 के लिए अंगीकृत विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर – रु० 54.40 अर्थात् वर्ष 2012-13 के लिए औसत विनिमय दर है।																																				
(viii).	जेएनपीटी में संपदा किरायों का संशोधन अतिदेय है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.11.5 के अनुसार, संपदा गतिविधि अल्पावधि में पत्तन प्रचालनों में घाटे को पूरा करने के लिए योगदान प्रदाता हो सकता है। जेएनपीटी के वर्तमान प्रस्ताव में, संपदा गतिविधि मौजूदा प्रशुल्क पर सभी वर्षों 2012-13 से 2015-16 के लिए घाटा स्थिति दर्शाती है। उपर्युक्त के मद्देनजर, यह नोट किया जाए कि संपदा गतिविधि से होने वाले घाटे को पूरा करने के लिए पत्तन गतिविधियों में प्रशुल्क में कोई	संपदा प्रस्ताव हमारे नए प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव दिनांक 12 सितम्बर 2013 में भी शामिल किया गया है।																																				

	वृद्धि स्वीकार नहीं की जाएगी।																	
(ix).	जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल से बिजली प्रभारों तथा पट्टा किराया की वसूली के सिवाय, 2 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए संपदा गतिविधियों से आय का अनुमान लगाया है। जीटीआईपीएल से पट्टा किराया लाइसेंस करार के प्रावधानों के आधार पर 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है। बिजली प्रभारों की वसूली में 10 प्रतिशत वार्षिक पर पत्तन द्वारा वृद्धि की गई है। जेएनपीटी संपदा गतिविधि से आय के अधीन सुविचारित 'बिजली प्रभारों की वसूली' के लिए 10 प्रतिशत के वृद्धि कारक को अंगीकृत करने के लिए आधार बताए।	पूर्वानुमानित वर्षों के लिए अंगीकृत वृद्धि कारक बिजली के लिए लागत हेतु अंगीकृत वृद्धि के साथ मिलाया गया है। बिजली प्रभारों की वसूली शुरू में पत्तन द्वारा भुगतान किए गए बिजली बिल के लिए केवल प्रतिपूर्ति दावा है। (पत्तन ने बिजली की वसूली के लिए 10 प्रतिशत के वृद्धि कारक को बनाए रखा है हालांकि इसने बिजली की लागत में 17 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया है)।																
(x).	जेएनपीटी फार्म-2ख के क्र.सं. (क)(XI) और (ख)(VII) में दिए गए 'अन्य' शीर्ष के अधीन ली गई आय की प्रकृति को स्पष्ट करें। जेएनपीटी वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए उक्त आय पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजे।	'अन्य' शीर्ष के अधीन ली गई आय को नीचे उल्लिखित किया गया है:- (i) (क)(XI) बिजली एवं अनुवीक्षण प्रभार, गैर मानक कार्गो का प्रहस्तन, सीएफएस से रॉयल्टी और विविध कंटेनर आय। (ii) (ख)(VII) विविध आय मरीन।																
(xi).	फार्म-2ख में वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान बल्क कार्गो से आय में कटौती का पूर्वानुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।	बल्क कार्गो में सीमेंट तथा ब्रेक बल्क शामिल है। वास्तविक अनुमान पूर्वानुमानित वर्षों के लिए कार्गो एजेंट से प्राप्त किए गए थे।																
(xii).	फार्म-2ख में वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान पत्तन देयताओं, पाइलटेज तथा बर्थ किराया से आय में कटौती का पूर्वानुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।	पोत संबंधित आय अर्थात् पत्तन देयताएं, पाइलटेज और बर्थ किराया वित्तीय वर्ष में प्रहस्तित जीआरटी पर आधारित है। पूर्वानुमानित वर्षों के लिए, जीआरटी यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर अनुमानित किया गया है।																
VI.	प्रचालन व्यय, मूल्यहास और उपरिव्यय:																	
(i).	चूंकि हमारे द्वारा प्रत्येक वर्ष अनुसरित कार्यपद्धति, आने वाले समय में, वृद्धि कारक संप्रेषित करते हुए कि लागत विवरण में व्यय का पूर्वानुमान लगाने के लिए सुविचारित किया जाएगा, इन मामलों के संबंध में वर्ष 2013-14 में निपटान किया जाए। जेएनपीटी उक्त वृद्धि कारक नोट करे और अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2012-13 के वास्तविकताओं को आधार रूप में लेते हुए हमारे द्वारा संप्रेषित किए जाने वाले उक्त वृद्धि कारक पर विचार करते हुए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए उक्त वृद्धि कारक और परियोजन व्यय नोट करें।	हमारी वेबसाइट पर टीएएमपी द्वारा यथा अधिसूचित 7 प्रतिशत के संशोधित वृद्धि कारक पर विचार करते हुए संशोधित प्रस्ताव तैयार किया गया है।																
(ii).	वेतन और मजदूरी:																	
	(क). लागत विवरणों के फार्म 3ख के अनुसार, औसत कर्मचारी लागत 2011712 के वास्तविक वेतन तथा मजदूरी लागत को लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्ष के वास्तविक/अनुमान में वर्ष 2012-13 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष में 10 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि का अनुमान लगाई गई है। कर्मचारियों की सं. वर्ष 2011-12 के लिए प्रतिवेदित कर्मचारियों की वास्तविक संख्या के बराबर सभी वर्षों 2012-13 से 2015-16 के लिए एकसमान रूप से 1718 पर विचार किया गया है। इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित भेजे/स्पष्ट करे:-																	
	(i). औसत कर्मचारी लागत में प्रतिशत वृद्धि का औचित्य बताएं।	जेएनपीटी ने कहा है कि औसत कर्मचारी लागत में 12 प्रतिशत की प्रतिशत वृद्धि पिछले तीन वर्षों में वास्तविक वृद्धि रुझान पर आधारित है, जैसाकि अनुबंध-18 में दर्शाया गया है। अनुबंध-18 में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे नीचे दिए गए हैं:- <div>(रु० लाखों में)</div> <table><tr><td>विवरण</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>वेतन और मजदूरी</td><td>120.74</td><td>141.81</td><td>182.09</td></tr><tr><td>वृद्धि (%)</td><td>--</td><td>17.45%</td><td>28.40%</td></tr><tr><td>किया गया प्रावधान</td><td></td><td>4.67</td><td>31.93</td></tr></table>	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	वेतन और मजदूरी	120.74	141.81	182.09	वृद्धि (%)	--	17.45%	28.40%	किया गया प्रावधान		4.67	31.93
विवरण	2010-11	2011-12	2012-13															
वेतन और मजदूरी	120.74	141.81	182.09															
वृद्धि (%)	--	17.45%	28.40%															
किया गया प्रावधान		4.67	31.93															
	(ii). महापत्तन न्यासों के तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए 1 जनवरी 2012 से मजदूरी बकायों के संशोधन के लिए किए गए प्रावधान, यदि कोई हों।	1 जनवरी 2012 से मजदूरी संशोधन के लिए किए गए वर्ष वार प्रावधान अनुबंध-18 में दिए गए हैं। (अनुबंध-18 में जेएनपीटी द्वारा दिए गए ब्योरे पूर्ववर्ती प्रश्न पर पत्तन के जवाब में दिए गए हैं)।																
	(iii). वर्ष 2012-13 से 2015-16 में अधिवर्षिता, आदि की वजह से	जेएनपीटी ने कहा है कि अधिवर्षिता पर पद समाप्त किए जाने वाले अधिशेष																

	मैनपावर में कटौती पर विचार नहीं करने के कारण।	पदों की श्रेणी में नहीं आते हैं। वे स्वीकृत पद हैं। अधिवर्षिता पर खाली होने वाले पद पदोन्नति/नई भर्ती द्वारा भरे जाएंगे। इसलिए, मैनपावर में कटौती होने की संभावना है।								
	(ख). जेएनपीटी प्रबंधन उपरिचयों में शामिल सीधे वेतनों तथा मजदूरी और वेतनों तथा मजदूरी का ब्रेकअप देते हुए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वास्तव में प्रोदभूत कुल वेतनों तथा मजदूरी लागत के ब्योरे भेजे।	वास्तविक/पूर्वानुमानित वर्षों के लिए लागत पत्रक में ब्रेकअप के साथ वेतन तथा मजदूरी के ब्योरे दिए गए हैं।								
	(ग). फार्म 3ख में प्रतिवेदित वेतन और मजदूरी लागत मुख्य गतिविधियों अर्थात् कंटेनर, बल्क और मरीन के लए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गतिविधि वार लागत विवरणों में प्रतिवेदित कर्मचारी पारिश्रमिक से मेल नहीं खा रहा है। जेएनपीटी गतिविधि/उप-गतिविधि वार लागत विवरणों में प्रतिवेदित वेतनों तथा मजदूरी व्ययों के साथ कुल वेतनों तथा मजदूरी का मिलान भेजे।	लागत विवरणों के अधीन निर्दिष्ट वेतन तथा मजदूरी गतिविधि विशेष की वेतनों तथा मजदूरी की सीधी लागत है। तथापि, फार्म 3ख के अधीन निर्दिष्ट वेतन और मजदूरी पूरी तरह से जेएनपीटी के लिए है। दो आंकड़ों के बीच अन्तर प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिचयों के अधीन शामिल प्रबंधन एवं प्रशासन व्ययों का वेतन और मजदूरी है। (अपने पत्र दिनांक 20 सितम्बर 2013 द्वारा जेएनपीटी द्वाराप्रेषित संशोधित लागत विवरणों में भी, फार्म 3ख में प्रतिवेदित वेतन और मजदूरी लागत गतिविधि वार लागत विवरणों में प्रतिवेदित कर्मचारी पारिश्रमिक से मेल नहीं खा रहा है)।								
	(घ). जेएनपीटी ने 1718 कर्मचारियों के लिए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए फार्म-3ख में वेतन और मजदूरी लागत भेजी है। कर्मचारियों की उसी संख्या के लिए फार्म-8 में निर्दिष्ट वेतन तथा मजदूरी लागत फार्म-3ख में प्रतिवेदित वेतनों तथा मजदूरी के साथ भिन्न पाया गया है। जेएनपीटी स्थिति स्पष्ट करे।	टीएएमपी द्वारा की गई टिप्पणी को नोट किया गया है। फार्म-3ख और फार्म-8 संशोधित किए गए हैं। दोनों फार्म वास्तविक/पूर्वानुमानित वर्षों के लिए कर्मचारियों की संख्या से संबंधित उसी स्थिति को दर्शा रहे हैं।								
	(ङ). मैनिंग मानों पर 2006 के नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड को पहले ही संशोधित किया जा चुका है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.6.2 पत्तन से अपेक्षा करता है कि मैनिंग मानों/डेटम की नियमित रूप से समीक्षा और समायोजन करे। जेएनपीटी स्पष्ट करे कि क्या जेएनपीटी का प्रस्ताव संशोधित मैनिंग मानों पर आधारित है। यदि नहीं, जेएनपीटी 2006 में नेशनल ट्रिब्यूनल द्वारा अवार्ड किए गए संशोधित मैनिंग मानों के आधार पर वेतन तथा मजदूरी लागत के अनुमानन को संशोधित करे।	2006 में नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड द्वारा अधिसूचित मैनिंग मान जेएनपीटी में अंगीकृत नहीं किया गया है। तथापि, राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद् के साथ विचार-विमर्श से निरूपित उत्पादकता बढ़ाने के लिए प्रोत्साहन योजना प्रचलन में है। इसके अलावा, संशोधित प्रोत्साहन योजना भी विचाराधीन है और पुरानी क्रेनों को बदलने के बाद और नए उपस्करों का समावेशन जेएनपीटी में प्रचालन कर रही यूनियनों के साथ अंतिम रूप दिया जा रहा है।								
	(च). विभिन्न सेवाओं के लिए मौजूदा मैनिंग मान, जेएनपीटी द्वारा अनुसरित किए जाने के लिए प्रस्तावित मैनिंग मान, यदि राष्ट्रीय ट्रिब्यूनल अवार्ड अभी कार्यान्वित किया जाना है, और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान किए गए यातायात अनुमानन के लिए उनपर लागत भेजे।	जेएनपीटी ने बताया है कि विभिन्न सेवाओं के लिए मौजूदा मैनिंग मान अनुबंध-20 में दिया गया है। (अनुबंध-20 में, जेएनपीटी ने प्रत्येक पाली के लिए तैनात किए गए मैनपावर की सं. के ब्योरे भेजे हैं। जेएनपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे विभिन्न सेवाओं के संदर्भ में नहीं पाया गया था।)								
	(छ). जेएनपीटी पुष्टि करे कि प्रोत्साहन भुगतानों के अनुमानन, यदि कोई हों, 2006 के नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड में घोषित संशोधित डेटम, यदि कोई हो, के आधार पर किया गया है।	जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रोत्साहन योजना के अधीन वास्तविक भुगतान क्रमशः रु 3.40 करोड़, रु 4.50 करोड़ और रु 4.87 करोड़ किए थे। पत्तन ने आगे बताया है कि पूर्वानुमानित वर्षों के लिए प्रोत्साहन योजना के अधीन भुगतान के अनुमान वर्ष 2012-13 में किए गए भुगतान पर आधारित हैं।								
	(ज). वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविकताओं की तुलना में वर्ष 2012-13 के दौरान अनुमानित वेतन और मजदूरी लागत में लगभग 32 प्रतिशत का पूर्वानुमान लगाने के लिए कारण स्पष्ट करें।	अवधि 2010/11 से 2012-13 के लिए भुगतान किए गए वास्तविक वेतनों तथा मजदूरी और वृद्धि (प्रतिशत) अनुबंध-18 में दिया गया है। तदनुसार, 12 प्रतिशत का मुद्रास्फीति कारक 12 सितम्बर 2013/20 सितम्बर 2013 को प्रस्तुत किए गए नए प्रस्ताव में टीएएमपी द्वारा अनुमत 7 प्रतिशत के मुद्रास्फीति कारण के स्थान पर पूर्वानुमानित वर्षों 2013-14 से 2016-17 में सुविचारित किया गया है। वेतन में पूर्वानुमानित वृद्धि के लिए मुख्य कारण 1 जनवरी 2012 से देय तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के मजदूरी संशोधन की वजह से है। उपलब्ध अद्यतन सूचना के अनुसार, कुल मजदूरी में 21 प्रतिशत से अधिक के समग्र वृद्धि और फिटमेंट वेतन में 10.5 प्रतिशत की वृद्धि की उम्मीद है।								
(iii).	बिजली लागत:									
	(क). जेएनपीटी ने बताया है कि वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए वास्तविक बिजली लागत और वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए अनुमानित बिजली लागत बताई है। जेएनपीटी वास्तविक आंकड़ों से वर्ष 2012-13 के लिए बिजली लागत को अद्यतन करे और अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानों, यदि आवश्यक हो, की समीक्षा करे।	जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए बिजली लागत के ब्योरे अनुबंध-21 में भेजे हैं, जोकि नीचे तालिकाबद्ध है: <table><tr><td>विवरण</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>जीएल के अनुसार बिजली</td><td>6190.11</td><td>7683.67</td><td>9126.76</td></tr></table>	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	जीएल के अनुसार बिजली	6190.11	7683.67	9126.76
विवरण	2010-11	2011-12	2012-13							
जीएल के अनुसार बिजली	6190.11	7683.67	9126.76							

		<table><tr><td>राशि</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>उपभोग (इकाईयों में)</td><td>70465134</td><td>74411132</td><td>77490112</td></tr><tr><td>बिजली दर प्रति इकाई</td><td>8.78</td><td>10.33</td><td>11.78</td></tr><tr><td>पिछली वर्ष दर में वृद्धि का %</td><td>--</td><td>18%</td><td>14%</td></tr></table> <p>चूंकि इकाई लागत में वृद्धि 14 प्रतिशत से 18 प्रतिशत के बीच है, इसलिए पत्तन ने 12 सितम्बर 2013/20 सितम्बर 2013 को प्रस्तुत किए गए नए प्रस्ताव में 7 प्रतिशत के अनुमत मुद्रास्फीति कारक के स्थान पर पूर्वानुमानित वर्षों के लिए 17 प्रतिशत के मुद्रास्फीति कारक को संरक्षणात्मक रूप से लिया है।</p>	राशि				उपभोग (इकाईयों में)	70465134	74411132	77490112	बिजली दर प्रति इकाई	8.78	10.33	11.78	पिछली वर्ष दर में वृद्धि का %	--	18%	14%
राशि																		
उपभोग (इकाईयों में)	70465134	74411132	77490112															
बिजली दर प्रति इकाई	8.78	10.33	11.78															
पिछली वर्ष दर में वृद्धि का %	--	18%	14%															
	(ख). जेएनपीटी द्वारा प्रेषित फार्म 3ख में क्रेनों, मशीनरी, फ्लोटिंग क्राफ्टों और अन्यो के लिए औसल लागत प्रति इकाई और उपभोग की गई बिजली की इकाईयों के ब्योरे शामिल नहीं किए थे। जेएनपीटी से अनुरोध है कि उपभोग की गई बिजली की इकाईयों और औसत लागत प्रति इकाई के रूप में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वास्तविक बिजली लागत भेजने का अनुरोध किया गया था। अनुवर्ती वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए समान ब्योरे भेजें।	<p>फार्म 3ख वास्तविक/पूर्वानुमानित वर्षों के लिए वर्ष वार उपभोग की गई इकाईयां दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है।</p> <p>पत्तन द्वारा प्रत्येक क्रेन/उपस्कर के लिए अलग से कोई बिजली मीटर नहीं लगाया गया है। उपभोग की गई बिजली, क्रेन-वार/उपस्कर-वार आंकड़े उपलब्ध नहीं है।</p>																
	(ग). जेएनपीटी ने वर्ष 2012-13 और 2013-14 के लिए 28 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू किया है और वर्ष 2011-12 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक बिजली लागत पर वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए 17 प्रतिशत वार्षिक और उसके बाद इसे यातायात के संदर्भ में समायोजित किया गया है। जेएनपीटी बिजली लागत के अनुमानन में इसके द्वारा अंगीकृत 28 प्रतिशत और 17 प्रतिशत के वृद्धि कारक का औचित्य बताएं।	जेएनपीटी ने बताया है कि उपर्युक्त क्र.सं. 3 (ख) के जवाब में यथा उल्लिखित, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए रुझान इकाई लागत में वृद्धि दर्शाता है 14 प्रतिशत से 18 प्रतिशत के बीच है, पत्तन ने 7 प्रतिशत के टीएएमपी अनुमत मुद्रास्फीति कारक के स्थान पर पूर्वानुमानित वर्षों के लिए 17 प्रतिशत के मुद्रास्फीति कारक को संरक्षणात्मक तरीके से लिया है।																
(iv).	ईंधन लागत:																	
	(क). जेएनपीटी ने किसी भी वर्ष के लिए फार्म 3ख में ईंधन की औसत इकाई लागत और ईंधन के उपभोग के ब्योरे नहीं भेजे हैं। जेएनपीटी फार्म 3ख में अपेक्षित ब्योरे भेजे।	<p>फार्म 3ख वास्तविक/पूर्वानुमानित वर्षों के लिए वर्ष वार उपभोग ईंधन इकाईयां दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है।</p> <p>पत्तन ने आगे बताया है कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कंटेनर/मरीन प्रचालनों में उपभोग किए गए ईंधन इकाईयों के ब्योरे अनुबंध-22, 23 में दिए गए हैं।</p> <p>(यह देखा गया है कि अनुबंध-22 में 29 जनवरी 2009 से 30 सितम्बर 2013 तक विभिन्न तारीखों पर प्रचलित ईंधन दरों (बल्क ग्राहकों के लिए) के ब्योरे शामिल हैं। जेएनपीटी द्वारा प्रेषित अनुबंध-23 इस कार्यालय में प्राप्त नहीं हुआ था।)</p>																
	(ख). लागत विवरणों में, वर्ष 2012-13 के दौरान ईंधन पर प्रोद्भूत वास्तविक व्यय ईंधन की वास्तविक इकाई लागत और ईंधन के उपभोग के आधार पर अद्यतन करें और 2012-13 के वास्तविक के आधार पर अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानों की समीक्षा करें।	ब्योरे संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 सितम्बर 2013/20 सितम्बर 2013 में अद्यतन किए गए हैं।																
	(ग). जेएनपीटी ने वर्ष 2011-12 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक ईंधन लागत पर वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए 12 प्रतिशत वार्षिक के वृद्धि कारक को लागू किया है और उसके बाद इसे यातायात के संदर्भ में समायोजित किया गया है। जेएनपीटी ईंधन लागत की वृद्धि में इसके द्वारा अंगीकृत 12 प्रतिशत के वृद्धि कारक का औचित्य बताएं।	अब लागू वृद्धि कारक पिछले तीन वर्षों के लिए देखी गई ईंधन की वास्तविक कीमत के आधार पर 26 प्रतिशत है।																
(v).	अनुरक्षण निकर्षण																	
	(क). सभी वर्षों 2010-11 से 2015-16 के लिए फार्म-3ख में प्रतिवेदित वास्तविक/अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत निकर्षित सिल्ट की मात्रा और इकाई लागत के ब्योरे से समर्थित नहीं की गई है। जेएनपीटी फार्म 3ख में अपेक्षित ब्योरे भेजे।	परिमाणात्मक ब्योरे फार्म 3ख में अद्यतन किए गए हैं। सम्पूर्ण चैनल के लिए अनुरक्षण निकर्षण वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान अनुसूचित किया गया है और इसकी लागत रु० 100 करोड़ प्रतिवर्ष होने की संभावना है।																
	(ख). वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए वास्तविक निकर्षण लागत क्रमशः रु० 1997.23 लाख और रु० 135.03 लाख प्रतिवेदित किया गया है। जेएनपीटी ने अगले दो वर्षों 2012-13 और 2013-14 के लिए कोई अनुरक्षण निकर्षण व्यय का अनुमान नहीं लगाया है। परन्तु अगले दो वर्षों	अनुरक्षण निकर्षण वर्ष 2011-12 और 2012-13 में अपेक्षित नहीं था क्योंकि अगस्त, 2012 में शुरू हुई केपिटल निकर्षण परियोजना के कारण प्रगतिधीन है। तथापि, अनुरक्षण निकर्षण 2014-15 से अपेक्षित होगा जैसाकि संशोधित फार्म 3ख में दर्शाया गया है।																

	2014-15 और 2015-16 के लिए अनुरक्षण निकर्षण व्यय क्रमशः रु0 907.38 लाख और रु0 1932.72 लाख अनुमानित किया गया है। इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करे:	चैनल पत्तन की लम्बाई में वृद्धि की वजह से वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक सम्पूर्ण चैनल लम्बाई के लिए सिल्ट का निकर्षण करने के लिए अपेक्षित होगा। इसकी कीमत रु0 100 करोड़ प्रतिवर्ष लगाई गई है।
	(i). वर्ष 2011-12 के दौरान अनुरक्षण निकर्षण व्ययों में भारी कटौती के कारण।	
	(ii). अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुरक्षण निकर्षण व्ययों का अनुमान लगाने में अंगीकृत आधार।	
	(ग). वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान निकर्षित किए जाने के लिए अनुमानित सिल्ट की मात्रा का पिछले तीन वर्षों में निकर्षित सिल्ट की वास्तविक मात्रा और विशिष्ट बर्थों एवं सुविधाओं, यदि कोई हों, के लिए किए जाने हेतु अपेक्षित अतिरिक्त अनुरक्षण निकर्षण के संदर्भ में औचित्य बताएं।	पूर्वकाल में बर्थ के समीप का क्षेत्र और पत्तन को प्रवेश ही निकर्षित किया गया था। अब चैनल की सम्पूर्ण लम्बाई एकसमान गहराई व्यवस्थित करने के लिए निकर्षित किए जाने के लिए प्रस्तावित की गई है।
	(घ). वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुरक्षण निकर्षण की अनुमानित इकाई लागत भी पिछले वर्षों के दौरान प्रोद्भूत निकर्षण की वास्तविक इकाई लागत के आधार पर समीक्षा भी की जाए। निकर्षण की इकाई लागत को दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित किया जाए।	पत्तन ने 14 मीटर की आश्वस्त लम्बाई तक चैनल को गहरा करने के लिए अगस्त, 2012 में सम्पूर्ण जेएनपीटी चैनल के केपिटल निकर्षण के लिए कार्य सौंपा था। पूरे चैनल में आश्वस्त गहराई बनाए रखने के लिए, पूर्वानुमानित वर्ष के लिए परिकल्पित अनुरक्षण निकर्षण लागत रु0 100 करोड़ प्रतिवर्ष है जैसाकि उपर्युक्त बिन्दु सं. VI-5-(ख) में स्पष्ट किया गया है।
(vi).	मरम्मत और अनुरक्षण:	
	(क). वर्ष 2011-12 के दौरान वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण व्यय रु0 1306.38 लाख बताया गया है जोकि 2010-11 के वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण व्ययों से 74 प्रतिशत अधिक रु0 752.62 लाख पाया गया है। जेएनपीटी वर्ष 2011-12 के दौरान मरम्मत और अनुरक्षण व्ययों में भारी वृद्धि के कारण प्रेषित करे।	पत्तन ने पत्तन के सड़क यातायात को सुविधा प्रदान करने के लिए आर्टिरियल सड़कों की मुख्य मरम्मतें करवाई हैं। वित्तीय वर्ष 2011-12 में मरम्मतों तथा अनुरक्षण में वृद्धि मुख्यतः कारल जंक्शन में स्थिति रेल ओवर ब्रिज (आरओबी) जो सिडको क्षेत्र में स्थित एनएच-4बी/निजी सीएफएस को जाने वाले यातायात के लिए और उड़ान सिटी को जाने वाले सम्पूर्ण यातायात के लिए है, की गई गई मुख्य मरम्मतों की वजह से है। इसके अलावा, पत्तन उपस्कर के लिए पत्तन हेतु नाए वार्षिक अनुरक्षण करार (एएमसी) भी किया गया है।
	(ख). वर्ष 2012-13 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण व्यय 2011-12 के वास्तविक से 9 प्रतिशत अधिक के साथ रु0 1424.79 लाख अनुमानित किए गए हैं। जेएनपीटी वर्ष 2012-13 के लिए मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत को वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं के आधार पर समीक्षा किए जाने वाले अगले तीन वर्षों के लिए वास्तविकताओं तथा अनुमानों के साथ अद्यतन करें।	मरम्मत और अनुरक्षण व्यय वित्तीय 2012-13 के वास्तविक को आधार रूप में लेते हुए अद्यतन किए गए हैं। पूर्वानुमानित वर्षों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत (क) टीएमपी द्वारा अनुमत 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि कारक यातायात से 50 प्रतिशत भिन्न (ख) शेष 50 प्रतिशत टीएमपी द्वारा अनुमत 7 प्रतिशत की अनुमत वृद्धि दर्शाई गई है।
	(ग). जेएनपीटी पुष्टि करें कि एक बार की मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागतों को वर्ष 2010-11 से 2012-13 से संबंधित व्यय में सुविचारित नहीं किए गए हैं।	यह पुष्टि की गई है कि एक बार की मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत को वित्तीय वर्ष 2010-11 से 2012-13 से संबंधित व्यय में सुविचारित नहीं किया गया है।
(vii).	भंडार व्यय:	
	(क). रु0 502.22 लाख पर प्रतिवेदित वर्ष 2011-12 के दौरान भंडारों पर किए गए वास्तविक व्यय रु0 347.69 लाख पर वर्ष 2010-11 के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक भंडार व्ययों से लगभग 44 प्रतिशत अधिक पाया गया है। जेएनपीटी वर्ष 2011-12 के दौरान मरम्मत और अनुरक्षण व्ययों में भारी वृद्धि के लिए कारण भेजे।	सभी पत्तन उपस्कर जैसे आरएमक्यूसी, आरएमजीसी, आरटीजीसी, रीच स्टेकर, ट्रैक्टर ट्रैलर आयातित मूल के हैं। उपस्करों में बहुत से पुर्जे और उपभोग्य उपभोग होते हैं जो आयातित होते हैं। पुर्जों/उपभोग्यों के आयात के लिए लीड समय यूएसए/यूरोप से 3-6 माह के बीच आयातित होते हैं। भंडारों की लागत में भारी वृद्धि मुख्यतः अमेरिकी डॉलर/यूरो में पुर्जों/उपभोग्यों के लिए किए गए भुगतानों की वजह से है।
	(ख). वर्ष 2012-13 के लिए भंडारों पर व्यय 2011-12 के वास्तविक पर लगभग 10 प्रतिशत की कटौती के साथ रु0 451.71 लाख अनुमानित किया गया है। निम्नतर स्तर पर व्यय का अनुमान लगाने के कारण भेजे। जेएनपीटी वर्ष 2012-13 के लिए भंडार लागत को अद्यतन करे और अगले तीन वर्षों के लिए अनुमानों की ऐसी वास्तविकताओं के आधार पर समीक्षा करे।	भंडार लागत पूर्वानुमानित वर्षों 2013-14 से 2016-17 के लिए वास्तविक वर्ष 2012-13 आधार रूप में के साथ अद्यतन करें।
(viii).	बीमा:	
	(क). वर्ष 2011-12 के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक बीमा लागत रु0 478.87 लाख बताई गई है जो 2010-11 की वास्तविक बीमा लागत रु0 176.26 लाख से 172 प्रतिशत अधिक पाई गई है। जेएनपीटी वर्ष 2011-12 के दौरान बीमा लागत में असामान्य वृद्धि के कारण बताएं।	वित्तीय वर्ष 2011-12 में वास्तविक व्ययों में दो दुर्घटनाओं, जो पत्तन पर घटित हुई थी नामतः समुद्र में दो पोतों का नष्ट होना जिसमें से एक जेएनपीटी से नौचालित हुआ था और दूसरा एमबीपीटी से जा रहा था, की वजह से वृद्धि की गई है। वहां एक दूसरी घटना भी हुई थी जिसमें पत्तन उपयोक्ता भवन में आग लग गई थी। इस प्रकार की घटनाओं की वजह से बीमा प्रीमियम बढ़ा है। पत्तन ने ली गई बीमा पैकेज पॉलिसी में पत्तन प्रचालनों के रुकने की वजह से लाभ की हानि को भी आतंकवादी जोखिम कवर में जोड़ा है। उपर्युक्त तथ्यों की वजह से, बीमा प्रीमियम कवर में वृद्धि की गई है। इसके अलावा, सकल प्रखंड

		में प्रत्येक वर्ष जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियां बीमा पॉलिसी के अधीन कवर किए जाने के लिए परिकल्पित की गई हैं।
	(ख). वर्ष 2012-13 के लिए बीमा लागत 2011-12 के वास्तविकताओं पर 6.50 प्रतिशत वृद्धि के साथ रु 510.00 लाख अनुमानित की गई है। जेएनपीटी वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2012-13 के लिए बीमा लागत अद्यतन करे और अगले तीन वर्षों के अनुमानों की ऐसे वास्तविकताओं के आधार पर समीक्षा करे।	2012-13 की बीमा लागत 2012-13 के लिए लेखों में बुक किए गए वास्तविकताओं से अद्यतन की गई है। इसके अलावा, यह बताया गया है कि 2011-12 के लिए प्रीपेड बीमा से संबंधित रु 312.20 लाख की राशि बीमा व्यय कोड में अंतरित की गई है। इस प्रकार, वर्ष 2012-13 के लिए कुल व्यय केवल रु 582.52 लाख है। पूर्वानुमानित वर्षों के लिए, रु 600 लाख की राशि 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ सुविचारित की गई है। इसके अलावा, सकल प्रखंड में प्रत्येक वर्ष जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियां बीमा पॉलिसी के अधीन कवर किए जाने के लिए परिकल्पित की गई हैं।
	(ग). जेएनपीटी पुष्टि करे कि क्या वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित बीमा लागत विचाराधीन उक्त वर्षों के दौरान प्रस्तावित परिसंपत्तियों सकल प्रखंड में संवर्धनों पर बीमा लागत को प्रभावित करता है।	वर्ष 2013-14 से 2016-17 के लिए बीमा लागत पूर्वानुमानित वर्षों के दौरान सकल प्रखंड में किए जाने वाले संवर्धनों को प्रभावित करता है।
(ix).	अन्य व्यय:	
	(क). वर्ष 2012-13 के लिए अन्य व्ययों में अनुमानित वृद्धि को 2011-12 के वास्तविकताओं में लगभग 55 प्रतिशत देखा गया है। जेएनपीटी वर्ष 2012-13 के लिए अन्य व्ययों को अद्यतन करे और अगले तीन वर्षों के अनुमानों की ऐसे वास्तविकताओं के आधार पर समीक्षा करे।	अन्य व्यय वित्तीय वर्ष 2012-13 के वास्तविकताओं के संबंध में अद्यतन किए गए हैं।
	(ख). वर्ष 2009-10 के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक कानूनी और प्रोफेशनल प्रभार रु 141.17 लाख बताए गए हैं और वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए, व्यय की यह मद बढ़ाकर क्रमशः रु 246.96 लाख और रु 387.92 लाख की गई है। कानूनी तथा प्रोफेशनल प्रभारों में ऐसी भारी वृद्धि के कारण भेजे और भविष्य वर्षों के अनुमानों की समीक्षा, यदि आवश्यक हो, करें।	न्यायालयों/मध्यस्थों में कई विवादित मामले जैसे सॉल्ट पैन मामले, प्रापटी टैक्स/पंचायत टैक्स, 12.5 प्रतिशत भूमि लंबित हैं। ये सभी कारक कानूनी तथा प्रोफेशनल प्रभारों में जोड़े गए हैं। पत्तन के अस्पताल में बुलाए गए बाह्य चिकित्सा विशेषज्ञों को किया गया भुगतान और मरीन गतिविधियों के लिए किराये पर लिए गए पाइलटों की सेवाओं के लिए भुगतान प्रोफेशनल प्रभारों के अंतर्गत बुक किए गए हैं। इसके अलावा, सलाह के लिए बुलाए गए परामर्शदाताओं के प्रभार उक्त शीर्ष के अधीन बुक किए गए हैं। कानूनी तथा प्रोफेशनल प्रभार वित्तीय वर्ष 2012-13 के वास्तविकताओं के मामले में अद्यतन किए गए हैं।
	(ग). वर्ष 2010-11 के लिए इंजीनियरिंग सेवाओं पर वास्तविक व्यय रु 1148.96 लाख बताया गया है, जबकि अगले वर्ष 2011-12 के लिए इसे लगभग 42 प्रतिशत तक कम करके रु 666.14 लाख किया गया है। जेएनपीटी ऐसी ज्यादा कमी के कारण स्पष्ट करे।	इंजीनियरिंग सेवाओं पर व्ययों को विभाग द्वारा प्रदत्त सेवा के आधार पर प्रचालन गतिविधियों में प्रभाजित किए गए हैं। लाइन कार्यों में प्रभाजित राशि इंजीनियरिंग सेवा विभाग द्वारा प्रदत्त सेवाओं पर निर्भर करेगी। इसलिए, प्रभाजित राशि वर्ष दर वर्ष भिन्न होगी। इंजीनियरिंग सेवाओं पर व्ययों को वित्तीय वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों के मामले में अद्यतन किए गए हैं।
	(घ). 'अन्य व्यय' के अधीन शामिल वास्तविक अन्य सामान्य व्यय वर्ष 2009-10 और अगले वर्ष 2010-11 के लिए के लिए रु 276.59 लाख बताया गया है, इसने लगभग 4 गुना वृद्धि कर रु 1036.45 लाख कर दिया है। वर्ष 2011-12 के लिए दोबारा, व्यय कम होकर रु 639.47 लाख हो गया है। जेएनपीटी उक्त तीन वर्षों के दौरान अन्य सामान्य व्ययों में ओसकिलेशन के कारणों के साथ इस शीर्ष के अधीन शामिल व्ययों का मदवार ब्रेकअप व्यय भेजे।	अन्य सामान्य व्यय वित्तीय वर्ष 2012-13 के वास्तविकताओं के संबंध में अद्यतन किए गए हैं। अन्य सामान्य व्यय प्रत्येक विभाग को दिए गए बजट के आधार पर नियंत्रित किए गए हैं।
(x).	उपस्कर किराये पर लेना (कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि):	
	(क). वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए उपस्कर के किराये के लिए वास्तविक व्यय क्रमशः रु 2212.63 लाख और रु 3022.10 लाख प्रतिवेदित किया गया है। वर्ष 2012-13 के लिए, उक्त व्यय रु 4157.57 लाख पर अनुमानित किया गया है। जेएनपीटी वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2012-13 के आंकड़े अद्यतन करे और निजी पक्षों के साथ किए गए करारों की प्रतियों के साथ प्रति टीईयू और थ्रुपुट क रूप में विस्तृत गणनाएं भेजे।	वर्ष 2012-13 के लिए उपस्कर के किराये की वास्तविक लागत परियोजनाओं के लिए आधार रूप में ली गई है। उपस्करों के किराये से संबंधित व्योरे नीचे दिए गए हैं:- (i). रीचस्टेकर: पत्तन ने पत्तन प्रचालनों के लिए 7 रीच स्टेकर किराये पर लिए हैं। रीच स्टेकर किराये पर लेने के लिए करार तीन वर्षों की अवधि अर्थात् 12-08-2011 से 11-08-2014 तक के लिए प्रभावी है और परस्पर सहमति के आधार पर 11-08-2015 तक विस्तारणीय है। ईंधन वृद्धि की प्रतिपूर्ति के लिए एक प्रावधान है। 7 से अधिक किराये पर लिए जाने वाले रीच स्टेकरों की संख्या प्रहस्तित यातायात पर निर्भर करेगी। नए करारों में, ईंधन वृद्धि, संभावित उच्चतर दरें/टीईयू और किराये पर लिए जाने वाले नए उपस्कर की लागत पर विचार किया गया है। उपर्युक्त के अलावा, पत्तन दो स्व-स्वामित्व वाले रीच
	(ख). जेएनपीटी दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित विस्तृत गणनाओं के साथ वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए उपस्कर के किराया प्रभारों के अनुमान का औचित्य बताए।	

		<p>स्टेकरों का प्रचालन कर रहा है।</p> <p>(ii). ट्रैक्टर ट्रेलर:</p> <p>ट्रैक्टर ट्रेलर किराये पर लेने के लिए नया करार तीन वर्षों की अवधि अर्थात् 01-10-2012 से 30-09-2015 तक प्रभावी है और परस्पर सहमति के आधार पर अगले दो वर्षों की अवधि अर्थात् 30-09-2017 के लिए विस्तारणीय है। वर्तमान में किराये पर लिए गए ट्रैक्टर-ट्रेलरों की कुल सं. 110 है। 110 से अधिक ट्रैक्टर-ट्रेलर किराये पर लिया जाना प्रहस्तित यातायात पर निर्भर करेगा। नए करारों में, ईंधन वृद्धि, संभावित उच्चतर दरें/टीईयू और किराये पर लिए जाने वाले नए उपस्कर की लागत पर विचार किया गया है।</p> <p>जेएनपीटी ने भुगतान की गई राशि से संबंधित ब्योरे और रीच स्टेकरों तथा ट्रैक्टर ट्रेलरों को किराये पर लेने के लिए दर प्रति टीईयू अनुबंध-24 में भेजे गए हैं।</p> <p>उपस्कर किराये पर लेना लागत प्रहस्तित यातायात से भिन्न और टीएएमपी द्वारा यथा अनुमत 7 प्रतिशत मुद्रास्फीति परिकल्पित किया गया है। किराये पर लिए गए उपस्करों की सं. भी प्रहस्तित यातायात से भिन्न होगी।</p> <p>भविष्य वर्षों 2013-14 से 2016-17 के लिए इन व्ययों के अनुमान टीएएमपी द्वारा उपलब्ध करवाए गए वृद्धि कारक और प्रहस्तित थ्रुपुट पर आधारित हैं।</p> <p>(अनुबंध-24 में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए रीच स्टेकरों के लिए औसत दर प्रति टीईयू क्रमशः ₹ 78.59, ₹ 95.58 और ₹ 124.55 प्रतिवेदित किया गया है। अगले तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए, पत्तन ने क्रमशः ₹ 111.39, ₹ 119.19 और ₹ 127.53 पर विचार किया है। इसी प्रकार, ट्रैक्टर ट्रेलरों के मामले में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए औसत दर प्रति टीईयू क्रमशः ₹ 173.91, ₹ 198.41 और ₹ 236.50 प्रतिवेदित किया गया है और अगले तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए, पत्तन ने क्रमशः ₹ 246.49, ₹ 263.74 और ₹ 282.20 प्रति टीईयू दर पर विचार किया है।)</p>
(xi).	टग और लॉच किराये पर लेना (मरीन गतिविधि):	
	<p>(क). वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए टग और लॉच किराये पर लेने के लिए वास्तविक व्यय क्रमशः ₹ 4154.69 लाख और ₹ 4493.00 लाख पर प्रतिवेदित किया गया है। वर्ष 2012-13 के लिए, लगभग 31 प्रतिशत वृद्धि के साथ ₹ 5892.27 लाख अनुमानित किया गया है। जेएनपीटी वास्तविकताओं से 2012-13 के आंकड़े अद्यतन करे और पार्टियों के साथ किए गए करारों की प्रतियों के साथ दर प्रति लॉच/दिन के रूप में विस्तृत गणनाएं भेजे।</p>	<p>यह प्रस्ताव 2012-13 के लिए आधार रूप में वास्तविक आंकड़ों के साथ संशोधित किया गया है। संख्या, दर प्रति टग/पाइलट/लॉच/सुरक्षा लॉच अनुबंध-25 में दी गई है। (अनुबंध-25 संशोधित प्रस्ताव के मामले में और प्रश्नों के जवाब में जेएनपीटी से प्राप्त पत्रों के साथ संलग्न नहीं पाया गया था)।</p> <p>पत्तन ने टगों/पाइलट लॉचों/सुरक्षा लॉचों के लिए कार्य आदेशों की प्रतियां भेजी हैं। (पत्तन द्वारा किराये पर लिए गए कुछ लॉचों तथा टगों के मामले में कार्य आदेशों की प्रतियां प्राप्त नहीं हुई थी)।</p>
	<p>(ख). जेएनपीटी दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित विस्तृत गणनाओं के साथ वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए उपस्कर के किराया प्रभारों के अनुमानों का औचित्य बताएं।</p>	<p>पत्तन ने नियमित टेंडर प्रक्रिया के माध्यम से सीलबंद कोटेशन आमंत्रित करने के बाद टगों/पाइलट लॉचों/सुरक्षा लॉचों को किराये पर लेने के लिए करार में शामिल किए हैं। चार्टर किराया प्रभार करार की अवधि के लिए ईंधन, सेवा कर के अलावा प्रतिदिन हैं। करार शर्तों में कहा गया है कि पत्तन को किराये पर ली गई टगों/पाइलट लॉचों/सुरक्षा लॉचों के लिए ईंधन की आपूर्ति करेगा।</p>
	<p>(ग). अतिरिक्त टग/किराये पर लिए जाने के लिए प्रस्तावित लॉच, यदि कोई हो, लागत विवेकाओं के साथ औचित्य बताएं।</p>	<p>कोई नई टगों अथवा पत्तन क्रॉफ्टों को नए प्रस्ताव दिनांक 12 सितम्बर 2013/20 सितम्बर 2013 में 2013-14 से 2016-17 की पूर्वानुमानित अवधि में किराये पर लिए जाने के लिए परिकल्पित किए गए हैं। तथापि, अतिरिक्त टग/पाइलट लॉच किराये पर लेने का निर्णय प्रहस्तित यातायात पर निर्भर करेगा। इसके अलावा, टीएएमपी द्वारा अनुमत 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि प्राप्त नहीं की गई है।</p>
(xii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिख्य:	
	(क). प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिख्य के अधीन सुविचारित व्ययों की मदों	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिख्य के अधीन सुविचारित व्यय की मदें लाभ तथा

	को सभी वर्षों 2010-11 से 2015-16 के लिए सूचीबद्ध करें।	हानी लेखा के लिए अनुसूची 19 में उपलब्ध करवाए गए हैं, जिसे टीएएमपी को पहले ही प्रस्तुत किया जा चुका है।																																																
	(ख). जेएनपीटी ने वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन व्यय रु0 12457.43 लाख और अगले वर्ष 2012-13 के लिए, इसे 16.72 प्रतिशत की वृद्धि के साथ रु0 14540.89 लाख अनुमानित किया गया है। वर्ष 2013-14 2015-16 के अनुमानों में पहुंचने के लिए 7.66 प्रतिशत, 7.90 प्रतिशत और 8.05 प्रति वर्ष की दर पर वृद्धि की गई है। जेएनपीटी वास्तविक से वर्ष 2012-13 के अनुमान और अद्यतन करें और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों का औचित्य बताएं।	यह प्रस्ताव पूर्वानुमानित वर्षों के लिए आधार रूप में वर्ष 2012-13 के साथ अद्यतन किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, 12 प्रतिशत मुद्रास्फीति कारक के साथ वेतनों तथा मजदूरी से संबंधित व्यय 7 प्रतिशत के टीएएमपी अनुमत मुद्रास्फीति कारक के स्थान पर सुविचारित किया गया है।																																																
(xiii).	विभिन्न गतिविधियों/उप-गतिविधियों के बीच प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय, वित्त एवं विविध आय और वित्त एवं विविध व्यय के आबंटन का आधार भी बताएं।	प्रचालन गतिविधियों में प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों के प्रभाजन का आधार प्रत्यक्ष लागत पर आधारित है। इसने आगे कहा है कि वित्त एवं विविध आय और व्यय प्रचालन गतिविधियों में प्रभाजित नहीं किए गए हैं। तथापि, कुछ मर्दे प्रचालन गतिविधियों पर सीधे आरोप्य हैं, अर्थात् कंटेनरों की नीलामी बिक्री से आय, लॉचों को किराये पर लेने से आय तथा व्यय आदि आबंटित किए गए हैं। सेवानिवृत्ति और अधिवर्षिता लाभों पर व्यय जैसे पेंशन के लिए एलआईसी को अंशदान, ग्रेच्युटी और छुट्टी नकदीकरण वेतनों तथा मजदूरी के आधार पर प्रचालन गतिविधि में प्रभाजित किए गए हैं।																																																
(xiv).	जेएनपीटी वार्षिक लेखों के अनुसार वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पेंशन, ग्रेच्युटी और छुट्टी नकदीकरण और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमान निम्नलिखित प्रारूप में भेजे:	जेएनपीटी ने बताया है कि वर्ष 2010-11 से 2016-17 के लिए पेंशन, ग्रेच्युटी और छुट्टी नकदीकरण निधि स्थिति अनुबंध-27 में दिए गए हैं। (अनुबंध-27 संशोधित प्रस्ताव और प्रश्नों के जवाब के संबंध में जेएनपीटी से प्राप्त पत्रों के साथ संलग्न नहीं पाया गया था। पेंशन निधि से संबंधित फार्म 3-ग में प्रेषित किए जाने के लिए अपेक्षित ब्योरे भी पत्तन द्वारा नहीं भेजे गए थे)																																																
	<table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>(i).</td><td>पिछले वर्ष की अंतिम तारीख को पेंशन निधि में शेष</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(ii).</td><td>पेंशन निधि के लिए किया गया वार्षिक अंशदान</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(iii).</td><td>वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(iv).</td><td>Interest accrued on the pension fund balance</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(v).</td><td>वर्ष की अंतिम तारीख को पेंशन निधि में शेष (i) + (ii) - (iii) + (iv)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	(i).	पिछले वर्ष की अंतिम तारीख को पेंशन निधि में शेष							(ii).	पेंशन निधि के लिए किया गया वार्षिक अंशदान							(iii).	वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान							(iv).	Interest accrued on the pension fund balance							(v).	वर्ष की अंतिम तारीख को पेंशन निधि में शेष (i) + (ii) - (iii) + (iv)							
क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																											
(i).	पिछले वर्ष की अंतिम तारीख को पेंशन निधि में शेष																																																	
(ii).	पेंशन निधि के लिए किया गया वार्षिक अंशदान																																																	
(iii).	वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान																																																	
(iv).	Interest accrued on the pension fund balance																																																	
(v).	वर्ष की अंतिम तारीख को पेंशन निधि में शेष (i) + (ii) - (iii) + (iv)																																																	
(xv).	जेएनपीटी पुष्टि करे कि वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए वार्षिक लेखों में दिए गए पेंशन/ग्रेच्युटी/छुट्टी नकदीकरण के लिए प्रावधान विशिष्ट वर्ष पेंशन भुगतानों के लेखा पर और पिछले वर्ष की देयता में शामिल नहीं किया गया है।	भारतीय जीवन बीमा निगम पत्तन की पेंशन निधि, ग्रेच्युटी निधि, छुट्टी नकदीकरण निधि का प्रबंधन कर रहा है। मै0 एलआईसी ने पत्तन को संप्रेषित किया है कि तत्संबंधी निधियों के लिए किया गया अंशदान कर्मचारियों की संख्या, सेवानिवृत्ति की अपनी तारीख, कर्मचारी वेतन ब्योरे, वेतन बकाया राशियों पर आधारित हैं। एलआईसी ने बीमांकन मूल्यांकन के आधार पर तत्संबंधी निधि में उक्त अंशदान निर्धारित किया है। पत्तन एलआईसी और उपलब्ध बजट प्रावधान से प्राप्त मांग के आधार पर प्रत्येक वर्ष अंशदान कर रहा है। इसके अलावा, देय होने की तारीख के बाद तीन अथवा चार वर्षों में मजदूरी निपटान किया जाता है। ऊपर उल्लिखित तथ्यों के मद्देनजर, एलआईसी को दिए गए सभी अंशदान उस वर्ष विशेष के लिए किए गए अंशदान के रूप में माने गए हैं।																																																
(xvi).	जेएनपीटी अवलोकन के लिए 31 मार्च 2013 को बीमांकन मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रति अवलोकन के लिए भेजे। 31 मार्च 2013 को मौजूदा कर्मचारियों और पेंशनरों के मामले में पेंशन निधि के बीमांकन मूल्यांकन का ब्रेकअप भेजे। वर्ष 2012-13 के लिए पेंशन/ग्रेच्युटी अंशदान हेतु प्रावधान बीमांकन मूल्यांकन रिपोर्ट के आधार पर अद्यतन करें।	पत्तन द्वारा पेंशनरों को 30 सितम्बर 2013 के अनुसार किए गए पेंशन भुगतान रु0 21.08 लाख प्रति माह है। वर्तमान सं. पर पेंशनरों की सं. 137 है। जेएनपीटी ने एलआईसी द्वारा 1 मार्च 2013 को दिए गए समूह छुट्टी नकदीकरण निधि, पेंशननिधि और समूह ग्रेच्युटी निधि के मामले में बीमांकन मूल्यांकन रिपोर्टों की प्रतियां भेजे।																																																
(xvii).	वर्ष 2013-14 के लिए पेंशन/ग्रेच्युटी प्रावधान के अनुमानों की समीक्षा करें और 31 मार्च 2013 को बीमांकन मूल्यांकन रिपोर्ट के आधार पर औचित्य बताएं। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए पेंशन/ग्रेच्युटी प्रावधान के अनुमानों के लिए आधार औचित्य के साथ भेजे।	द्वितीय, तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के मजदूरी निपटान हाल ही में समाहारित किए गए हैं जबकि आधिकारिक करार अभी प्राप्त होना है। 1473 स्टाफ का मजदूरी संशोधन 01-01-2012 से देय है। जैसाकि कर्मचारियों की सं., उनकी सेवानिवृत्ति की तारीख, कर्मचारियों के वेतन ब्योरे, वेतन के बकाया, बीमांकन मूल्यांकन पहले से दर्शाए गए हैं और पूर्वानुमानित वर्षों के लिए पेंशन, ग्रेच्युटी और छुट्टी नकदीकरण के अनुमान के लिए सुविचारित किया गया है।																																																
VII.	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां और एस्करो खाता:																																																	
(i).	जैसाकि पहले बताया गया है, प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, जेएनपीटी में निजी सीएफएस प्रचालक से रॉयल्टी आय इस प्राधिकरण द्वारा रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी और तदनुसार भविष्य अवसंरचना विकास के लिए एस्करो खाते में अंतरित पर विचार किया गया था। वर्तमान प्रस्ताव	पत्तन के पास अपना सीएफएस है और सीएफएस प्रचालन प्रचालन एवं अनुस्क्षण करार के अधीन आउटसोर्स किए गए हैं। सीएफएस प्रचालक एक बीओटी/बीओओटी/बीओएलटी प्रचालक नहीं है। इसलिए, पत्तन ने अपनी कंटेनर आय में निजी सीएफएस प्रचालक से रॉयल्टी प्राप्ति को शामिल करता																																																

	<p>में, जेएनपीटी ने 2010-11 से 2015-16 तक सभी वर्षों के लिए प्रचालन आय के अधीन निजी सीएफएस प्रचालक से वास्तविक/अनुमानित रॉयल्टी प्राप्ति पर विचार किया है। जेएनपीटी प्रचालन आय से निजी सीएफएस प्रचालक से प्राप्त रॉयल्टी प्राप्ति को अलग करे और इसे पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के अधीन इसे शामिल करे।</p>	<p>रहा है। इसलिए, टीएएमपी के लिए बीओटी प्रचालक से आय रूप में सीएफएस प्रचालन आय मानना और इसे अवसंरचना आरक्षण में शामिल करना सही नहीं है।</p>
	<p>(क). इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/48/2011-जीटीआईपीएल दिनांक 19-01-2012 द्वारा जीटीआईपीएल के तत्समय प्रचलित प्रशुल्क में 44.28 प्रतिशत तक कम किया गया है। तथापि, जीटीआईपीएल ने उपर्युक्त आदेश और उक्त प्रशुल्क आदेश बम्बई उच्च न्यायालय द्वारा स्टे किया गया है। इस संबंध में, फार्म-9 में शामिल सूचना के बेहतर प्रोत्साहन के लिए और एस्क्रो खाता दोबारा देखने के लिए, यदि अपेक्षित हो, जेएनपीटी स्पष्ट करे कि क्या बीओटी प्रचालक अर्थात् जीटीआईपीएल से संबंधित राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क के कम किए गए स्तर अथवा जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के पूर्व-संशोधित स्तर पर परिकलित आय पर सुविचारित किया गया है।</p>	<p>बीओटी प्रचालक - जीटीआईपीएल से संबंधित राजस्व हिस्सेदारी टीएएमपी द्वारा यथा अधिसूचित प्रशुल्क के घटाए गए स्तर पर फार्म 9 में सुविचारित किया गया है।</p>
(ii).	<p>फरवरी 2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद 11 (iii) (ख) (ii) और अनुच्छेद 11 (vi) (ड) में यथा प्रतिवेदित, सम्पूर्ण रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमान, जेएनपीटी के अनुरोध पर, 2006 के प्रशुल्क आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार एस्क्रो खाते में अंतरित किया गया था। वर्तमान प्रस्ताव (फार्म 9) में, जेएनपीटी ने केवल 50 प्रतिशत की सीमा तक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के अंतरण पर विचार है। इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करे:</p>	
	<p>(i). वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान एस्क्रो खाते में केवल 50 प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी अंतरित करने का कारण बताएं।</p>	<p>पत्तन ने वर्ष 2013-14 से 2016-17 के दौरान एस्क्रो खाते में 100 प्रतिशत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी अंतरित की है। तथापि, वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान, पत्तन अधिशेष की अपर्याप्तता की वजह से एस्क्रो खाते में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का केवल 50 प्रतिशत अंतरण कर सकता था। अवसंरचना आरक्षण आर्टिरियल सड़कों, केपिटल निकर्षण परियोजना चरण-1 जैसे सामान्य उपयोक्ता सुविधों के लिए उपयोग किया गया है। अवसंरचना आरक्षण में शेष राशि केपिटल निकर्षण परियोजना चरण-1 और चरण-2 में उपभोग किया जाएगा क्योंकि व्यय पत्तन अपने आंतरिक संसाधनों से वहन किया जाना है।</p>
	<p>(ii). हालांकि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का केवल 50 प्रतिशत एस्क्रो खाते में अंतरण किया गया है, परन्तु रॉयल्टी/राजस्व का शेष 50 प्रतिशत प्रचालन आय के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है।</p>	<p>पत्तन ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रचालन आय के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी आय के शेष 50 प्रतिशत पर विचार नहीं किया है। हालांकि 50 प्रतिशत राशि अवसंरचना आरक्षण में अंतरित नहीं की गई है, परन्तु राशि पत्तन और समीपवर्ती क्षेत्रों के अवसंरचना जैसे भूमि विकास, आर्टिरियल सड़कें, गली में लाइटिंग, केपिटल निकर्षण चरण-1, चरण-2, एसईजेड का विकास, पीएपी को 12.5 प्रतिशत क्षतिपूर्ति, पार्किंग लॉट विकास के लिए वापिस लिया जाएगा क्योंकि महापत्तन न्यास अधिनियम पत्तन को यह अनुमति देता है कि वे केवल अवसंरचना गतिविधियों में संलग्न रहे। कोई भी बीओटी प्रचालक कोई सामान्य उपयोक्ता सुविधाएं जैसे भूमि विकास, आर्टिरियल सड़कें, स्ट्रीट लाइटिंग, केपिटल निकर्षण आदि सृजित नहीं की जा रही हैं। जैसाकि 30 अगस्त 2013 को दिए गए प्रस्तुतीकरण में पहले से निर्दिष्ट किया गया है, ₹0 1380 करोड़ के लिए जारी किए गए केपिटल निकर्षण चरण-1 कार्य आदेश, चरण-2 पत्तन चैनल को 15 मीटर से 18 मीटर गहरा करने और चौड़ा करने के लिए लागत ₹0 6000 करोड़ से अधिक होने की संभावना है।</p>
	<p>(iii). चूंकि वर्ष 2012-13 तक वर्ष के लिए प्रशुल्क एस्क्रो खाते में 100 प्रतिशत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के अंतरण पर विचार करते हुए पहले ही निर्धारित किया गया था, इसलिए जेएनपीटी 100 प्रतिशत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के एस्क्रो खाते में 2012-13 तक अंतरण पर विचार करे।</p>	<p>उपर्युक्त बिन्दु (i) एवं (ii) में पहले से निर्दिष्ट कारणों की वजह से, पत्तन ने 100 प्रतिशत अंतरण नहीं किया था परन्तु अवसंरचना आरक्षण में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के 50 प्रतिशत अंतरण किया था।</p>
(iii).	<p>फरवरी 2011 के अपने आदेश के अनुच्छेद 11 (vi) (ड) में, 31 मार्च 2010 को एस्क्रो खाते के वास्तविक क्लोजिंग बैलेंस ₹0 146126.18 लाख निर्धारित किया गया था। जेएनपीटी द्वारा अब प्रेषित फार्म-9 में, वर्ष 2009-10 के लिए एस्क्रो खाते में क्लोजिंग बैलेंस ₹0 117989.97 लाख</p>	<p>वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़ों के अनुसार स्थिति को लेखा में लेने के लिए फार्म-9 को संशोधित/दोबारा पेश किया गया है।</p>

	निर्दिष्ट किया गया है। विचार करते हुए कि फरवरी 2011 के आदेश में एस्क्रो खाते के ब्योरे वर्ष 2009-10 तक की वास्तविक स्थिति और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित स्थिति पर आधारित है, इसलिए जेएनपीटी आधार रूप में वर्ष 2010-11 के लिए रु 146126.18 लाख के ओपनिंग बैलेंस पर विचार करते हुए और तब एस्क्रो खाते में वास्तविक अंतरण को लेखा में लेते हुए, एस्क्रो खाते से वास्तविक आहरण और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान एस्क्रो खाते में राशि पर अर्जित वास्तविक ब्याज पर आधारित है।	
(iv).	जेएनपीटी ने वर्ष 2012-13 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः 11.96 लाख टीईयू प्रतिवर्ष और 13.95 लाख टीईयू प्रतिवर्ष के अनुमानित यातायात पर विचार करते हुए एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल से प्राप्ति-योग्य रॉयल्टी का अनुमान लगाया है। यह याद किया जाए कि जीटीआईपीएल के मामले में पारित जनवरी 2012 के प्रशुल्क आदेश में, जीटीआईपीएल का यातायात कैलेंडर वर्ष 2012 से 2014 के दौरान क्रमशः 1942375 टीईयू, 2000646 टीईयू और 2060666 टीईयू अनुमानित किया गया था। इसके अलावा, यह याद किया जाए कि एनएसआईसीटीपीएल के मामले में पारित फरवरी 2012 के प्रशुल्क आदेश में, एनएसआईसीटीपीएल का यातायात कैलेंडर वर्ष 2012 से 2014 के दौरान क्रमशः 1493305 टीईयू, 1538104 टीईयू और 1584247 टीईयू अनुमानित किया गया था। उनके तत्संबंधी प्रशुल्क आदेशों में जीटीआईपीएल और एनएसआईसीटीपीएल के मामले में अनुमानित यातायात तत्संबंधी कार्यवाहियों के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के आधार पर अनुमान लगाया गया है। अतः, जेएनपीटी एनएसआईसीटीपीएल और जीटीआईपीएल के प्रशुल्क आदेश आधार रूप में यथा विश्वास किए गए यातायात अनुमानों पर विचार करते हुए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल से अनुमानित रॉयल्टी प्राप्ति की समीक्षा करें।	बीओटी प्रचालकों से संबंधित यातायात पूर्वानुमान लिखित में बीओटी प्रचालकों से प्राप्त किए गए हैं। बीओटी प्रचालकों ने टीएएमपी द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क में कटौती की वजह से न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) प्रहस्तित यातायात करने के लिए अपनी मंशा दर्शाई है।
(v).	फरवरी 2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद 11 (vi) (ड) में यथा उल्लिखित, 2008-09 तक एस्क्रो खाते में वास्तविक उपार्जन वर्ष 2012-13 के भीतर खर्च किए जाने चाहिए। तदनुसार, रु 94071.91 लाख की राशि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान खर्च किए जाने के लिए अभिविहित की गई थी। तथापि, जेएनपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरणों के प्रपत्र-9 के अनुसार, यह देखा गया है कि पत्तन ने वास्तव में वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान रु 232013.88 लाख खर्च किया है और 2012-13 में रु 3251.36 लाख खर्च का अनुमान लगाया है इस प्रकार रु 67716.67 लाख के अनुपयुक्त शेष को छोड़ते हुए कुल रु 26355.24 लाख है। जेएनपीटी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यथा प्रचालन आय रूप में एस्क्रो खाते में उक्त अनुपयुक्त शेष पर विचार करें।	जैसाकि पहले दर्शाया गया है, अवसंरचना आरक्षण सृजन और उपयोगिता से संबंधित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अद्यतन स्थिति को लेखा में लेने के लिए फॉर्म-9 दोबारा पेश किया गया है। केपिटल निकर्षण परियोजना चरण-1, भूमि के विकास में निधियों के उपयोग की वजह से मुख्य रूप से अपने उपयोग और अवसंरचना आरक्षण के सृजन के बीच अस्थायी बेमेल रहा है, जोकि एक लम्बी अवधि रही है और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन पूंजीकृत किए जाने के लिए तब तक स्वीकृत नहीं किया गया है जब तक कि परियोजना पूरी नहीं हो जाती है। यह राशि भूमि विकास, आर्टिरियल सड़कों, स्ट्रीट लाइटिंग, केपिटल निकर्षण चरण-1, चरण-2, एसईजेड का विकास, पार्किंग लॉट, एसाइड योजनाओं के लिए उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि महापत्तन न्यास अधिनियम केवल अवसंरचना गतिविधियों में सलिप्त रहने के लिए पत्तन की अनुमति देता है। कोई भी बीओटी प्रचालक कोई सामान्य उपयोक्ता सुविधाएं जैसे भूमि विकास, आर्टिरियल सड़कें, स्ट्रीट लाइटिंग, केपिटल निकर्षण आदि सृजित नहीं कर रहे हैं। वास्तव में, भविष्य बीओटी प्रचालक ऊपर निर्दिष्ट अवसंरचना सुविधाओं के बाद ही बीओटी परियोजनाओं के लिए आकर्षित किए जा सकते हैं। कारणों की वजह से, प्रचालन आय के रूप में एस्क्रो खाते में उपयोग नहीं किए गए शेष पर विचार करना प्रूडेंट नहीं होगा।
(vi).	जैसाकि ऊपर बताया गया है, जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान एस्क्रो खाते से क्रमशः रु 16281.24 लाख, रु 6822.64 लाख और रु 3251.36 लाख, कुल रु 26355.24 लाख बताया है। इस संबंध में, जेएनपीटी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान एस्क्रो खाता संचयनों से सृजित परिसंपत्तियों अर्थात् परिसंपत्तियों की प्रकृति, शुरुआत की तारीख और पूंजीकृत मूल्य, गतिविधि/उप-गतिविधि वार वर्गीकरण आदि भेजे। इसी प्रकार, एस्क्रो खाता संचयनों जोकि रु 12750.00 लाख, रु 142655.00 लाख और रु 5500.00 लाख से वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के ब्योरे भी भेजें। यह सुनिश्चित किया जाए कि वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए ऐसे प्रेषित की जाने वाली परिसंपत्तियों का मूल्य फॉर्म 4क के क्र.सं. VIIक पर दर्शाए गए अवसंरचना आरक्षणों से सृजित किए गए	जेएनपीटी ने अनुबंध-30 में वास्तविक वर्ष 2010-11 से 2012-13 और प्रस्तावित वर्ष 2013-14 से 2016-17 के लिए अवसंरचना आरक्षण में संचयनों से सृजित/सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों की सूची भेजी है। जेएनपीटी-30 में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे नीचे सारबद्ध किए गए हैं:- वास्तविक आंकड़े 2010-11 से 2012-13: (रु लाखों में)

वास्तविक आंकड़े 2010-11 से 2012-13: (रु लाखों में)

विवरण/ गतिविधि	2010-11	2011-12	2012-13
कंटेनर	6864.30	1147.07	713.60
मरीन	--	--	979.30
संपदा	9416.94	5675.56	395.94
प्रशासन	--	--	--
कारोबार संबंधित	--	--	103.52

	परिसंपत्तियों के आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं।	<table><tr><td>राजस्व व्यय</td><td>--</td><td>--</td><td>1630.00</td></tr><tr><td>कुल</td><td>16281.24</td><td>6822.63</td><td>3822.36</td></tr></table>	राजस्व व्यय	--	--	1630.00	कुल	16281.24	6822.63	3822.36																								
राजस्व व्यय	--	--	1630.00																															
कुल	16281.24	6822.63	3822.36																															
		अनुमान 2013-14 से 2015-16: (रु० लाखों में)																																
		<table><tr><td>विवरण/ गतिविधि</td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td>कटेनर</td><td>--</td><td>5310.00</td><td>3500.00</td></tr><tr><td>मरीन</td><td>--</td><td>148000.00</td><td>--</td></tr><tr><td>संपदा</td><td>17358.00</td><td>1100.00</td><td>2800.00</td></tr><tr><td>प्रशासन</td><td>1000.00</td><td>4000.00</td><td>20000.00</td></tr><tr><td>कारोबार संबंधित</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td></tr><tr><td>राजस्व व्यय</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td></tr><tr><td>कुल</td><td>18358.00</td><td>158410.00</td><td>26300.00</td></tr></table>	विवरण/ गतिविधि	2013-14	2014-15	2015-16	कटेनर	--	5310.00	3500.00	मरीन	--	148000.00	--	संपदा	17358.00	1100.00	2800.00	प्रशासन	1000.00	4000.00	20000.00	कारोबार संबंधित	--	--	--	राजस्व व्यय	--	--	--	कुल	18358.00	158410.00	26300.00
विवरण/ गतिविधि	2013-14	2014-15	2015-16																															
कटेनर	--	5310.00	3500.00																															
मरीन	--	148000.00	--																															
संपदा	17358.00	1100.00	2800.00																															
प्रशासन	1000.00	4000.00	20000.00																															
कारोबार संबंधित	--	--	--																															
राजस्व व्यय	--	--	--																															
कुल	18358.00	158410.00	26300.00																															
(vii).	फार्म-9 के लिए टिप्पणी-2 में यथा उल्लिखित, जेएनपीटी ने एस्करो खाते में आय रूप में संचयनों के निवेश पर अर्जित ब्याज पर विचार नहीं किया है। जेएनपीटी सभी विचाराधीन वर्षों के लिए फार्म-9 में यथा उपलब्ध एस्करो खाते में उक्त ब्याज आय क्रेडिट करे।	पत्तन ने कहा है कि वह उपयोग नहीं किए गए अवसंरचना आरक्षण पर अर्जित ब्याज से संबंधित टीएएमपी द्वारा लिए गए निर्णय/निवर्चन से सहमत नहीं है। 2005 टीएएमपी दिशानिर्देश इस बात पर मौन हैं। इस संदर्भ में, यह निवेदन किया गया है कि अवसंरचना आरक्षण का बड़ा हिस्सा लम्बे जेस्टेशन अवधि वाली परियोजनाओं के लिए उपयोग किए जा रहे हैं और पूंजीकृत करने की अनुमति नहीं दी गई है क्योंकि परियोजना पूरी हो चुकी है। उपयोग नहीं की गई राशि का बड़ा हिस्सा प्रगतिधीन केपिटल कार्य में आ रहा है। इस कारण की वजह से यह अनुमान लगाना सही नहीं है कि सम्पूर्ण उपयोग नहीं किया गया अवसंरचना आरक्षण पत्तन द्वारा निवेश किया गया है और ब्याज आय है। कोई ब्याज अर्जित नहीं किया गया है क्योंकि परिसंपत्तियों, जोकि पूरा होने की विभिन्न अवस्थाओं के अधीन हैं, के सृजन में पर्याप्त हिस्सा उपयोग नहीं किया गया है।																																
VIII.	नियोजित पूंजी:																																	
(i).	फार्म 4क में दिए गए ब्योरों के अनुसार, जेएनपीटी ने वर्ष 2012-13 से 2015-16 के दौरान क्रमशः रु० 184.63 करोड़, रु० 212.50 करोड़, रु० 1569.55 करोड़ और रु० 145.00 करोड़ के सकल प्रखंड में संवर्धनों का अनुमान लगाया है। जैसाकि पहले बताया गया है, फार्म 4क अनुवर्ती वर्षों के लिए पूर्वानुमानों में तदनुसूची बदलावों, यदि आवश्यक हो, के साथ वर्ष 2012-13 में सकल प्रखंड में वास्तविक संवर्धनों के साथ अद्यतन करें।	फार्म-4क वर्ष 2012-13 में सकल प्रखंड में वास्तविक संवर्धनों से अद्यतन किया गया है और अनुवर्ती वर्षों के लिए पूर्वानुमानों में तदनुसूची बदलाव 12वीं पंचवर्षीय योजना/आरएफडी में सरकार को किए गए निवेदनों पर आधारित थे।																																
(ii).	जेएनपीटी द्वारा प्रेषित फार्म-4ख वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित सभी संवर्धनों को कवर करना दिखाई नहीं दिया था जिसकी मूल्य रु० 5 करोड़ से अधिक है। जेएनपीटी प्रस्तावित किए जाने वाले सभी प्रस्तावित निवेशों के मामले में और प्रस्तावित निवेशों के लिए औचित्य के साथ वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सकल प्रखंड में संवर्धनों के संबंध में सम्पूर्ण ब्योरे देते हुए फार्म-4ख भेजे। अतिरिक्त निवेशों का प्रभाव विनिर्दिष्ट किया जाए।	फार्म-4ख 12वीं पंचवर्षीय योजना/आरएफडी में सरकार को किए गए निवेदनों के आधार पर रु० 5.00 करोड़ से अधिक कीमत के लिए पत्तनद्वारा प्रस्तावित सभी संवर्धनों को कवर करने के लिए फार्म-4ख अद्यतन किया गया है। प्रस्तावित निवेशों के लिए औचित्य पोत परिवहन मंत्रालय को पहले ही दिया जा चुका है।																																
(iii).	वर्ष 2013-14 के लिए प्रस्तावित संवर्धनों के मामले में वर्तमान स्थिति भेजे।	वित्तीय वर्ष 2013-14 के लिए प्रस्तावित संवर्धन अनुबंध-11 में भेजे गए हैं। फार्म-4ख भी टीएएमपी प्रारूप के अनुसार टीएएमपी को प्रस्तुत किया गया है।																																
(iv).	वर्ष 2014-15 के लिए प्रस्तावित संवर्धनों के मामले में शुरु की गई कार्रवाई का स्थिति बताएं।	जेएनपीटी ने कहा है कि वर्ष 2013-14 के लिए प्रस्तावित संवर्धन अनुबंध-11 में दिए गए हैं। टीएएमपी प्रारूप के अनुसार फार्म 4ख भी टीएएमपी को प्रस्तुत किया गया है। (पत्तन ने परियोजनाओं की वर्तमान स्थिति नहीं भेजी है)।																																
(v).	जेएनपीटी पुष्टि करें कि परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन आरई/बीई 2013-14/2014-15 में उल्लिखित योजनाबद्ध व्यय और सरकार की मंजूरी, जहां कहीं जरूरी हो, के अनुसार हैं, इस संबंध में लिया गया है। यह भी पुष्टि करें कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धनों के रूप में पूंजी परिव्यय पत्तन द्वारा परिकल्पित पंचवर्षीय योजना के अनुसार है। जेएनपीटी यह भी पुष्टि करें कि सकल प्रखंड में संवर्धनों के लिए प्रत्येक वर्ष में सम्पूर्ण प्रस्तावित व्यय उसी वर्ष के बही खातों में पूंजीकृत किया जाएगा और समान राशि की परिसंपत्ति कीमत उसी वर्ष में प्रचालन के लिए भौतिक रूप से उपलब्ध होगी।	पूर्वानुमानित वर्षों 2013-14 से 2016-17 के लिए पूंजीकरण की स्थिति फार्म 4ख में दिए गए हैं। पत्तन अक्टूबर 2013 में पूंजी बजट के अनुमोदन के लिए आरई 2013-14 और बीई 2014-15 के लिए बोर्ड और सरकार के पास जाने की प्रक्रिया जारी है। सकल प्रखंड में संवर्धन पत्तन द्वारा परिकल्पित और सरकार द्वारा अनुमोदित पंचवर्षीय योजना के अनुसार हैं। सकल प्रखंड में संवर्धन योजना के पूरा होने की संभावित तारीख और परिसंपत्ति का इस्तेमाल करने और पर विचार करते हुए किया गया है ना कि केवल पूंजी व्यय के करने के आधार पर किया गया है। इसके लिए, रु० 5 करोड़ से अधिक की परिसंपत्तियां परियोजनाओं में दर्शाई गई हैं। रु० 5 करोड़ से कम की कई परिसंपत्तियां हैं जिनके निवेशों की योजना बनाई गई है परन्तु पूर्वानुमानों में दर्शाई नहीं गई है।																																
(vi).	निवेश के लिए जाने से पहले खरीद बनाम किराया निर्णय, यदि कोई हो,	यह पुष्टि की गई है कि खरीद बनाम किराया निर्णय बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत																																

	भी सूचित करें।	किसी प्रस्ताव में चल परिसंपत्तियों में निवेश करने से पहले लिया गया है।																									
(vii).	<p>उन रिपोर्टों में शामिल अनुशंसाओं के सार के साथ निवेश निर्णय लेने के लिए विश्वास की गई परियोजना/साध्यता रिपोर्टों के ब्योरे अवलोकन के लिए भेजे। जेएनपीटी बताए कि क्या इन प्रस्तावित संवर्धनों में यातायात में संवर्धन, इकाई लागत में कटौती और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.3 द्वारा प्रचालनात्मक कुशलता में सुधार का प्रभाव पड़ेगा। इसके अलावा, परियोजनाओं के योजनावार ब्योरे निम्नलिखित प्रारूप में भेजे:-</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>योजना</th><th>मूल्य</th><th>शुरुआत की वास्तविक/अनुमानित तारीख/वर्ष</th><th>31 मार्च 2013 को स्थिति</th></tr><tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	क्र.सं.	योजना	मूल्य	शुरुआत की वास्तविक/अनुमानित तारीख/वर्ष	31 मार्च 2013 को स्थिति	1					2					3					4					<p>कोई प्रमुख पूंजी निवेश प्रस्ताव न्यासी मंडल, केन्द्र सरकार, सार्वजनिक निवेश बोर्ड को मंजूरी/अनुमोदन के लिए पेश किया जाना है। बोर्ड/सरकार/पीआईबी पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए यातायात में संवर्धन, इकाई लागत में कटौती और प्रचालनात्मक कुशलता में सुधार के मामले में लागत लाभ विश्लेषण की जांच करता है। इसके अलावा, वित्तीय व्यवहार्यता, परियोजना का वित्तपोषण, परियोजना का स्थान बदलना, प्रभावित व्यक्तियों और पर्यावरण संबंधी मंजूरी भी प्राप्त की जानी है। यह केवल सभी उन अनुमोदनों के बाद है कि परियोजना कार्यान्वित की जा सकती है। केवल अनुमोदित परियोजनाएं टीएमपी को प्रस्तुत प्रस्ताव में लिए गए हैं। (पत्तन ने अपेक्षित प्रारूप में योजना-वार ब्योरे नहीं भेजे हैं)।</p>
क्र.सं.	योजना	मूल्य	शुरुआत की वास्तविक/अनुमानित तारीख/वर्ष	31 मार्च 2013 को स्थिति																							
1																											
2																											
3																											
4																											
(viii).	<p>जेएनपीटी पुष्टि करे कि केवल वे परिसंपत्तियां जो पूरी तरह से शुरू किए जा चुके हैं और इस्तेमाल में हैं, निवल प्रखंड में शामिल किए गए हैं और परिसंपत्तियां जिनका निपटान किया गया है अथवा काम बन्द किया गया है को निवल प्रखंड से अलग रखा गया है। यह देखा जाए कि प्रगतिधीन को अलग रखा जाना चाहिए।</p>	<p>यह पुष्टि की गई है कि वे परिसंपत्तियां जो पूरी तरह से शुरू की जा चुकी हैं और उपयोग किया गया है तो परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड में शामिल किए गए हैं। वे परिसंपत्तियां जिनका निपटान किया गया है अथवा बन्द किया गया है को निवल प्रखंड से अलग रखा गया है। प्रगतिधीन कार्य निवल प्रखंड में सुविचारित नहीं किया गया है।</p>																									
(ix).	<p>जेएनपीटी वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान परिकल्पित 'सकल प्रखंड में संवर्धन' पर मूल्यहास की गणना पर विस्तृत परिकलन भेजा है। यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने वास्तव में शुरू होने की तारीख पर ध्यान दिए बिना पूर्ण वर्ष के लिए संवर्धनों पर मूल्यहास की गणना की है। यह नोट किया जाए कि कम्पनी अधिनियम, 1956 के प्रावधानों के अनुसार, मूल्यहास परिसंपत्ति की शुरुआत की तारीख से यथानुपात आधार पर परिकलित किया जाएगा।</p>	<p>मूल्यहास के विस्तृत परिकलन कार्यगत फाइल (सॉफ्ट कॉपी) में शामिल किए गए हैं और टीएमपी को ईमेल द्वारा 31 सितम्बर 2013 को अग्रेषित किया था। पूर्वानुमानित वर्षों के लिए मूल्यहास यथानुपात आधार पर गणना करने के लिए टीएमपी द्वारा दिए गए सुझाव पर विचार करना व्यावहारिक रूप से संभव नहीं है।</p>																									
(x).	<p>जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने कारोबार परिसंपत्तियों के रूप में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर विचार किया है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश अचल परिसंपत्तियों को कारोबार परिसंपत्तियों, कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों में वर्गीकरण निर्धारित करते हैं। जेएनपीटी ने अपनी परिसंपत्तियों को निर्धारित तीन वर्गों में वर्गीकृत नहीं किया है। कारोबार परिसंपत्तियों/सुविधाओं, कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों/सुविधाओं और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों/सुविधाओं से संबंधित परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप से संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.7 और 2.9.8 के अधीन यथा विनिर्दिष्ट और 2010-11 से 2015-16 तक निर्दिष्ट में पृथक्कृत किए जाने वाले पत्तन प्रचालन से संबंधित नहीं हैं। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का परिकलन तदनुसार संशोधित करें।</p>	<p>परिसंपत्तियां कारोबार परिसंपत्तियों और कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों में वर्गीकृत की गई हैं। पत्तन द्वारा सृजित कोई सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां नहीं हैं। पूंजी परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ भी तदनुसार परिकलित किया गया है।</p>																									
(xi).	<p>जेएनपीटी विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के आबंटन के आधार गणनाओं के साथ भेजे।</p>	<p>परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड उन परिसंपत्तियों की प्रकृति के आधार पर विभिन्न प्रचालन गतिविधियों में आबंटित किया गया है जो सेवाएं प्रदान करते हैं।</p>																									
(xii).	<p>अचल परिसंपत्तियों पर अनुमानित व्यय के संदर्भ में, जेएनपीटी पहले से शुरू विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजी मूल्य के मामले में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे। इसी तरह, बाद में पहले से जोड़े जाने वाले अन्य परिसंपत्तियां प्राप्त करने के लिए की गई कार्रवाई के साथ कार्यों की कीमत दर्शाते हुए दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।</p>	<p>सकल प्रखंड में संवर्धन, शुरुआत की तारीख, परिसंपत्ति शीर्ष जिसके अधीन परिसंपत्ति को बही खातों में जोड़ा गया है, प्रत्येक वर्ष के लिए सीएजी लेखापरीक्षकों/कर लेखापरीक्षकों द्वारा पहले ही सत्यापित किए गए हैं। तथापि, कार्य आदेश यदि अभी भी टीएमपी द्वारा देखे जाने की आवश्यकता है, मामला दर मामला आधार पर पेश किए जा सकते हैं। (पत्तन ने अपेक्षित ब्योरे/दस्तावेज नहीं भेजे हैं)।</p>																									
(xiii).	<p>कार्यगत पूंजी परिकलन में, जेएनपीटी ने तदनुसूची वर्षों के लिए वस्तुसूची की राशि के रूप में वर्ष 2010-11 से 2015-16 के दौरान भंडारों/पुर्जों के लिए सम्पूर्ण वार्षिक वास्तविक/अनुमानित व्यय पर विचार किया है। जेएनपीटी 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार वस्तुसूची का अनुमान लगाए।</p>	<p>2005 के टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार वस्तुओं का अनुमान लगाया गया है। (अपने पत्र दिनांक 12/20 सितम्बर 2013 द्वारा प्रेषित संशोधित लागत विवरणों में भी, पत्तन ने कार्यगत पूंजी गणना के लिए वस्तुसूची के मूल्य के रूप में भंडारों/पुर्जों पर सम्पूर्ण व्यय पर विचार किया है, जबकि, प्रतिमान केवल 6 माह के उपभोग की अनुमति देते हैं।)</p>																									

(xiv).	जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए कार्यगत पूंजी के परिकलन में मौजूदा देयताओं पर विचार नहीं किया है। जेएनपीटी वास्तविक/अनुमानित मौजूदा देयताओं पर विचार करते हुए कार्यगत पूंजी परिकलन संशोधित करे।	मौजूदा परिसंपत्तियों और मौजूदा देयताओं के लिए बुक आंकड़े वास्तविक वर्षों के लिए भी कार्यगत पूंजी की गणना के लिए अंगीकृत नहीं किए गए हैं। खंड सं. 2.9.9 में मौजूदा परिसंपत्तियों के अनुमानन के लिए स्पष्ट दिशानिर्देश हैं। तथापि, प्रशुल्क दिशानिर्देशों में मौजूदा देयताओं के अनुमानन के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं हैं। इसलिए, अनुमानित मौजूदा परिसंपत्तियां और मौजूदा देयताओं को कार्यगत पूंजी के लिए लिया गया है।
IX.	दरमान:	
(i).	यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने निम्न वृद्धि पर विचार करते हुए अपने प्रस्तावित दरमान (एसओआर) तैयार किया है:- मौजूदा पोत संबंधित प्रशुल्क में 31 प्रतिशत मौजूदा कंटेनर संबंधित प्रशुल्क में 67 प्रतिशत मौजूदा बल्क और सामान्य कार्गो संबंधित प्रशुल्क में 400 प्रतिशत मौजूदा वाहनों (कार) और उपस्कर संबंधित प्रशुल्क में 52 प्रतिशत और अन्य विविध प्रशुल्क मदों के मामले में 100 प्रतिशत से 2400 प्रतिशत इस संबंध में, जेएनपीटी प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए तत्संबंधी गतिविधि/उप-गतिविधि के लिए लागत विवरणों में प्रदर्शित अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति के आधार पर प्रत्येक प्रशुल्क मद के मामले में इसे द्वारा प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं। पत्तन इस बढ़ोतरी का औचित्य बताते हुए उपयोक्ताओं को प्रोद्भूत होने वाले उत्पादकता सुधारों का लाभ सूचीबद्ध/स्पष्ट करें।	प्रस्तावित वृद्धि टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार तैयार किए गए गतिविधि-वार विस्तृत लागत पत्रकों पर आधारित है। प्रस्तावित वृद्धि आधार रूप में वित्तीय वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर संशोधित किया गया है।
(ii).	मसौदा दरमान में, जेएनपीटी ने प्रशुल्क मदों तथा शर्तों में बदलावों का प्रस्ताव किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी प्रस्तावित बदलावों के लिए कारण देते हुए मौजूदा और प्रस्तावित प्रावधानों का तुलनात्मक विवरण भेजे। जेएनपीटी गणनाओं के साथ वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान ऐसे प्रत्येक संशोधनों से प्रोद्भूत होने की संभावना वाले अतिरिक्त राजस्व का विश्लेषण भेजे।	प्रस्तावित शर्तों में संशोधनों का तुलनात्मक विवरण पहले टीएमपी को दिया गया था। यह इस प्रस्ताव के लिए भी सही है।
(iii).	जेएनपीटी पुष्टि करे कि क्या दरमान के युक्तिकरण के संबंध में हमें प्रस्तुत किए गए अपने प्रस्ताव में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित बदलावों को प्रस्तावित मसौदा दरमान में शामिल किया गया है।	पत्तन ने पुष्टि की है कि पहले प्रस्तावित बदलाव दरमान में शामिल किए गए हैं।
(iv).	'विदेशगामी पोत' की मौजूदा परिभाषा संशोधित करने का कारण, ताकि यह बताया जा सके कि विदेशगामी पोत का अर्थ अंतर्देशीय पोत से इतर कोई पोत होगा, स्पष्ट करें।	शर्त की किसी विसंगति से बचने के लिए, यह परिभाषा संशोधित की गई है ताकि उपयुक्त प्रभार वसूल किए जा सकें।
(v).	मौजूदा दरमान में, 'पत्तन क्षेत्र' सीमाशुल्क बंध क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र रूप में परिभाषित किया गया है। प्रस्तावित मसौदा दरमान में, पत्तन ने सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के लिए 'पत्तन प्रचालन क्षेत्र' के लिए नई परिभाषा शामिल की है जहां पोत/कार्गो प्रचालन किए जाते हैं और अधिसूचित पत्तन बाहरी सीमाओं के लिए 'पत्तन क्षेत्र' के लिए मौजूदा परिभाषा को संशोधित किया है। इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:- (क). वर्तमान परिभाषा में विसंगति और पत्तन क्षेत्र और पत्तन प्रचालन क्षेत्र के बीच डिस्टिंक्शन और दरमान में इसका प्रभाव। (ख). कैसे पत्तन संबंधित गतिविधियां पत्तन प्रचालनों से भिन्न हैं। (ग). पत्तन संबंधित गतिविधियां सूचीबद्ध करें। (घ). यह स्पष्ट नहीं है कि किसी अधिसूचना के अधीन बाहरी सीमाएं विनिर्दिष्ट की जाएंगी।	पत्तन क्षेत्र और पत्तन प्रचालन क्षेत्र के विभाजन के संबंध में, पत्तन क्षेत्र में बाहरी सीमा के भीतर अधिसूचित सम्पूर्ण क्षेत्र शामिल होगा क्योंकि पत्तन को पत्तन क्षेत्र और पत्तन प्रचालन क्षेत्र से संबंधित सर्विस टैक्स प्राधिकारियों से मुश्किलों का सामना करना पड़ रहा था। पत्तन प्रचालनात्मक क्षेत्र अर्थात् सीमाशुल्क अधिसूचना के अनुसार सीमाशुल्क बंध क्षेत्र जहां कार्गो प्रचालन किए जाते हैं जबकि पत्तन क्षेत्र राजपत्र में यथा परिभाषित कुल क्षेत्र है।
(vi).	आईएमडीजी कोड के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामानों के लिए 'जोखिमपूर्ण कंटेनर' शब्दावली के लिए परिभाषा संशोधित करने का कारण स्पष्ट करें। एक्रोनिम आईएमडीजी को विस्तारित करें। अन्य महापत्तन न्यासों के दरमान जोखिमपूर्ण कार्गो के वर्गीकरण के ऐसे प्रकार में दिखाई नहीं देता है।	आईएमडीजी अर्थात् अंतर्राष्ट्रीय मेरीटाइम जोखिमपूर्ण सामान।

(vii).	(क). सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड (i) में जेएनपीटी के मौजूदा दरमान में ऐसी परिस्थितियों/दस्तावेजों को स्पष्ट करते हुए मानक प्रावधान शामिल हैं जिनके तहत पोत सरकार की तटीय नीति के अनुसार रियायती प्रभारों की वसूली के लिए 'तटीय' पोतों के रूप में सुविचारित किए जा सकें। यह सभी महापत्तन न्यासों द्वारा सामान्य अंगीकरण के लिए जून 1998 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित सामान्य आदेश पर आधारित है। जेएनपीटी ने अब उक्त प्रावधान में संशोधन प्रस्तावित किए हैं और एक प्रावधान शामिल किया है कि प्रशुल्क की गणना के प्रयोजन के लिए परिवर्तन का समय, यदि परिवर्तन जेएनपीटी में किया जाता है, सीमाशुल्क परिवर्तन प्रमाणपत्र के अनुसार होंगे। मौजूदा मानक प्रावधान सभी महापत्तनों में कार्यान्वित किया जा रहा है। अतः, जेएनपीटी वर्तमान शर्त में विसंगति बताए और संशोधित प्रस्तावित करने की जरूरत का औचित्य स्पष्ट कारण से बताएं। जेएनपीटी परिवर्तन के समय के प्रयोजन के लिए जवाहर सीमाशुल्क परिवर्तन प्रमाणपत्र पर विश्वास करने का कारण भी स्पष्ट करें।	शर्त में किसी विसंगति से बचने के लिए, इस परिभाषा को संशोधित किया गया है ताकि उपयुक्त प्रभार वसूल किया जा सके।
	(ख). जेएनपीटी के दरमान में मौजूदा मानक प्रावधान के अनुसार, अमेरिकी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क का भारतीय रुपयों में परिवर्तन 'आरबीआई द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर' पर आधारित होंगे। जेएनपीटी ने 'आरबीआई संदर्भ दर' से 'आरबीआई द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर' से बदलने का प्रस्ताव किया है। यह नोट किया जाए कि मौजूदा टिप्पणी 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.1 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार निर्धारित किया गया है। अतः यह प्राधिकरण उक्त शर्त को संशोधित करने के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव को स्वीकृत करने की स्थिति में नहीं होगा।	7 (ख) के संबंध में यह स्पष्ट किया जाता है कि आरबीआई बाजार खरीद दर प्रकाशित नहीं करता है और इसलिए जेएनपीटी आरबीआई संदर्भ अंगीकृत कर रहा है जिसे दैनिक आधार पर आरबीआई द्वारा अधिसूचित किया जाता है और दिनभर स्थिर रहता है। यदि हम एसबीआई अथवा किसी अन्य बैंक की बाजार खरीद दर को अंगीकृत करते हैं तो दिन के दौरान भी भिन्न रहता है और अंगीकृत करना मुश्किल है। इसलिए, आरबीआई संदर्भ दर लागू और सत्यापित करना आसान है।
	(ग). जेएनपीटी के मौजूदा दरमान के 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड (vii) में निर्धारित दंडात्मक ब्याज वर्तमान में प्रचलित भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर (पीएलआर) के आधार पर अद्यतन करें।	दंडात्मक ब्याज दर के संबंध में, हम यह सूचित करना चाहते हैं कि एसबीआई ने प्रधान उधार दर के साथ डिस्पेंस किया है और ग्राहक की गुणवत्ता और क्रेडिट रेटिंग आधार पर निर्भर करते हुए अब ब्याज की वसूली के लिए आधार दर अंगीकृत की है। आधार दर से ऊपर कुछ बिन्दु लागू किया गया है। एसबीआई का पीएलआर मौजूद नहीं है और इसलिए हमें वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव के प्रचलन के दौरान मानक दर निर्धारित करने के लिए लागू की जानी चाहिए।
	अध्याय-II — पोत संबंधित प्रभार	
(viii).	जेएनपीटी का मौजूदा दरमान पोतों की तीन श्रेणियों अर्थात् बल्क पोत, कंटेनर पोत, कार कैरियर के लिए अन्यो के बीच भिन्न-भिन्न पत्तन देयताएं निर्धारित करता है। मौजूदा पत्तन देय कंटेनर पोतों द्वारा अनुसरित बल्क पोतों के मामले में उच्चतम है और निम्नतम दर कार कैरियरों के लिए निर्धारित की गई है। प्रस्तावित दरमान में, जेएनपीटी ने निम्नलिखित तरीके से उपर्युक्त मौजूदा श्रेणियों को संशोधित/पुनःसमूहित किया है:	
	(i). गैर कैरियर, तेल/कैमिकल टैंकर, बल्क कैरियर, मोबाइल ऑफ़शोर ड्रिलिंग इकाइयां।	
	(ii). यात्री जलयान, कंटेनर और अन्य कार्गो जलयान	
	(iii). कार कैरियर्स (आरओ-आरओ)	
	इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करें:	
	(क). आधार और आधार जिसपर पोतों की मौजूदा श्रेणियों को विस्तारित किया गया है।	
	(ख). वह श्रेणी जिसके अधीन गैस कैरियर्स, तेल टैंकर, मोबाइल ऑफ़शोर ड्रिलिंग इकाइयां, यात्री जलयान और अन्य कार्गो जलयान पत्तन देयताओं की वसूली के लिए वर्तमान में विचार किया गया है।	
	(ग). बल्क पोत श्रेणी में पोतों की अधिक श्रेणियों, जो पत्तन देयताओं की उच्चतम वसूली आकर्षित करते हैं, के समावेशन के लिए कारण स्पष्ट करें।	
	(घ). अतिरिक्त राजस्व जो वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के दौरान इस पुनः वर्गीकरण की वजह से प्रतिवर्ष सृजित किया जाएगा, प्रेषित करें।	बीपीसीएल ने एलपीजी के लिए पाइपलाइन बिछाई है और जेएनपीटी ने लिविवड टर्मिनल स्थापित करने के लिए विस्तार परिकल्पित किया है। पत्तन ने भविष्य में आने की संभावना वाले पोतों नामतः गैर कैरियर, तेल/कैमिकल टैंकर जलयान और कार कैरियर शामिल करते हुए संशोधनों का प्रावधान किया है। बल्क पोत श्रेणी जो पत्तन देयताओं की उच्चतर वसूली आकर्षित करती है, में पोत की अधिक श्रेणियों को समावेश करने का कारण उनके प्रकार और चरित्रों पर आधारित है जहां मोड फिट होता है। अतिरिक्त राजस्व का अनुमान लगाने के लिए यह बहुत मुश्किल है जो ऐसी श्रेणी के समावेशन की वजह से प्रतिवर्ष सृजित किया जाएगा और यह पहले ही सुविचारित किया जा चुका है कि भविष्य वर्षों के लिए पूर्वानुमान लगाया जाए। हमने लैश पोत को हटा दिया है क्योंकि एकसमान की उम्मीद नहीं की जाती है कि लैश पोत भविष्य में दोबारा इस पत्तन पर आएगा।

(ix).	मौजूदा दरमान में पत्तन देयताओं की अनुसूची के अधीन निर्धारित टिप्पणी (6) पत्तन देयताओं के भुगतान से लैश बाजों को लेने के लिए दूसरा दौरान करने के लिए लैश पोतों को छूटा प्रदान करता है। प्रस्तावित मसौदा दरमान में, जेएनपीटी ने इस प्रावधान को हटा दिया है। उसका अर्थ है कि प्रस्तावित दरमान के अनुसार, लैश पोत लैश बाजों को लेने के लिए दोबारा जाने हेतु पत्तन देय आकर्षित करेगा। जेएनपीटी ऐसे पोतों पर पत्तन देयताओं की वसूली का औचित्य बताएं और 2013-14 से 2015-16 के दौरान इस लेखा पर वर्षवार अतिरिक्त राजस्व उपार्जन भेजे।	पत्तन देयताएं नेविगेशनल चैनल के अनुरक्षण व्यय को कवर करने के लिए वसूल किए जाते हैं। इसलिए, यह औचित्य बताएं कि पत्तन देयताएं वसूल करना जब कभी यह पत्तन अनुरक्षण चैनल उपयोग करता है।
(x).	जैसाकि पहले देखा गया है, जेएनपीटी ने मौजूदा दरों में 31 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करते हुए अपना प्रस्तावित दरमान तैयार किया है। तथापि, यह देखा गया है कि प्रथम 30000 जीआरटी के लिए पाइलटेंज सह टनेज शुल्क के मामले में (अनुसूची 2.2. क का क्र.सं. 1), प्रस्तावित वृद्धि 34.36 प्रतिशत के उच्चतर स्तर पर है। जेएनपीटी स्थिति स्पष्ट करें।	इसे पहले भी सही किया गया है।
(xi).	जेएनपीटी ने इसके लिए अनुसूची 2.2. ग – टर्मिनलों के बीच स्थानांतरण के लिए मौजूदा टिप्पणियों के अधीन नए प्रावधान शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि इसमें निर्धारित 'पत्तन सुविधा' की परिभाषा केवल पत्तन प्रचालित टर्मिनल पर लागू होगी और निजी/बीओटी टर्मिनलों के अनुरोध पर किया गया पोतों का स्थानांतरण सामान्य स्थानांतरण प्रभारों के अनुसार प्रभार्य होगा। इस संबंध में, यहां पर दोहराना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 30 सितम्बर 2008 द्वारा जेएनपीटी को स्थानांतरण प्रभारों की वसूली को शासित करने वाली उपयुक्त शर्तों को अंतिम रूप देने और 'टर्मिनल सुविधा' और 'जेएनपीटी सुविधा' को शामिल करते हुए पोतों के विभिन्न संचलन को विस्तार से सूचीबद्ध करें। तथापि, 2011 में पिछली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही की कार्यवाहियों के दौरान, जो प्रशुल्क आदेश 18 फरवरी 2011 में क्लिमेन्ट किया गया है, जेएनपीटी ने आसानी से कहा था कि केवल उसकी सुविधा के लिए पत्तन द्वारा किया गया स्थानांतरण 'पत्तन सुविधा' होगा। चूंकि पत्तन ने शर्तों को अंतिम रूप देने और 'पत्तन सुविधा' और 'टर्मिनल सुविधा' के बीच अन्तर के लिए पोतों के विभिन्न संचलनों को सूचीबद्ध करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह का अनुपालन नहीं किया था, इसलिए इस प्राधिकरण ने अनुच्छेद 11 (xix) द्वारा 2008 के आदेश में प्रदत्त सलाह को दोहराया था और प्रस्तावित प्रावधान अनुमोदित नहीं किया था। इस संदर्भ में, जेएनपीटी को इस संबंध में पत्तन के अनुरोध की जांच करने के लिए 2008 और 2011 के अपने पूर्ववर्ती आदेशों में इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त सलाह का पालन करें।	टर्मिनल के बीच स्थानांतरण जहां पत्तन सुविधा की परिभाषा पत्तन प्रचालित टर्मिनलों तक ही सीमित किया गया है और निजी/बीओटी टर्मिनल के अनुरोध पर किया गया स्थानांतरण पोत भी 30 अगस्त 2013 को हुई संयुक्त बैठक में डेलिब्रेट किया गया था। यह भी बताया गया था कि यह पता लगाना पत्तन के लिए बहुत मुश्किल होगा कि क्या स्थानांतरण ट्रेड अथवा टर्मिनल के अनुरोध पर किया गया है। ऐसे परिदृश्य में, पत्तन के लिए यह बेहतर होगा कि वह सभी ऐसे स्थानांतरण माने पत्तन सुविधा के लिए नहीं और यदि यह टर्मिनल/शिपिंग लाइनों के अनुरोध पर अथवा सभी टर्मिनल/शिपिंग लाइनों के अनुरोध पर टर्मिनल से प्रतिपूर्ति ली जा सकती है।
(xii).	(क). जेएनपीटी का मौजूदा दरमान (अनुसूची 2.2. ड) दो स्लैबों, अर्थात् प्रथम एक घंटे के लिए और अनुवर्ती घंटा अथवा उसका भाग, स्लाइडिंग आधार पर, में 30 मिनटों के बाद पाइलटों को रोके रखने के लिए दर निर्धारित करता है। प्रस्तावित मसौदा दरमान में, जेएनपीटी ने वसूली की इकाई उल्लिखित किए बिना एकल दर निर्धारित की है। जेएनपीटी दरमान में लेवी की इकाई उल्लिखित करें और समीक्षाधीन प्रशुल्क चक्र के लिए वर्ष-वार अतिरिक्त राजस्व विवीक्षाओं के साथ प्रस्तावित संशोधन का औचित्य बताएं।	लेवी की इकाई अमेरिकी डॉलर/भारतीय रुपया प्रति घंटा है। चूंकि रद्दीकरण/रोके रखना एक नियमित विशेषता नहीं है, इसलिए अतिरिक्त राजस्व विवीक्षा को निश्चितता के साथ पूर्वानुमानित नहीं किया जा सकता।
	(क). जेएनपीटी ने मौजूदा अनुसूची 2.2.ड – पाइलटों के लिए रद्दीकरण और रोके रखना प्रभार के अधीन नई टिप्पणियां (i) और (ii) प्रस्तावित की हैं। नई टिप्पणियां शामिल करने का प्रस्ताव करने का कारण स्पष्ट करें। समीक्षाधीन प्रशुल्क चक्र के लिए वर्षवार अतिरिक्त राजस्व विवीक्षा भी भेजे।	नौचालन पोतों के संबंध में, जब कभी पाइलट को रद्द किया जाता है तो बर्थ के समीप आने वाले टर्गों को उनकी मूरिंग प्वाइंट पर वापिस आना पड़ता है। इसमें अतिरिक्त लागत शामिल है जो वसूल किए जाने की मांग की गई है। इस पर भी चर्चा की गई थी और इस प्राधिकरण के कार्यालय में 30-08-2013 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान सूचित किया गया था।
(xiii).	जेएनपीटी का मौजूदा दरमान शैलो डॉट बर्थों पर मुख्य कंटेनर बर्थों के लिए निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए भी प्रावधान किया गया है परन्तु 20 प्रतिशत के न्यूनतम छूट के साथ। प्रस्तावित दरमान में, जेएनपीटी ने यह एक शर्त शामिल की है कि यह छूट शैलो वॉटर बर्थ के अभियंत्रिकरण के बाद बन्द कर दिया जाएगा।	जेएनपीटी के मौजूदा दरमान के संबंध में जो 20 प्रतिशत की छूट के साथ शैलो डॉट बर्थ में बर्थ किराये की वसूली हेतु उपलब्ध करवाता है। पहले बहुत ही कम पोत बर्थ में आते थे और भारी निवेश से सृति इस बर्थ पर यातायात को प्रोत्साहित करने के लिए, 20 प्रतिशत की छूट दी गई थी। पिछले वर्षों में यातायात बढ़ा है और कंटेनर यातायात भी काफी बढ़ा है। दिसम्बर 2013 से

	<p>इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि लागत आधार पर शैलो ड्रॉट बर्थों और लिक्विड कार्गो जेट्टी पर पृथक बर्थ किराया प्रभारों का निर्धारण 2003 से जेएनपीटी में एक लंबित मुद्दा है। प्रशुल्क आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 के अनुच्छेद 11(xxii) में यथा प्रतिवेदित कारणों से, इस प्राधिकरण ने यह स्थिति दोहराई है कि जेएनपीटी को उपर्युक्त बर्थों पर बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए लागत आधारित प्रस्ताव लेकर आए। इस स्थिति के बावजूद, जेएनपीटी ने अब एसडीबी के अभियंत्रीकरण के आधार पर छूट खंड से दूर रहने का प्रस्ताव किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.5.1 के अनुसार, बर्थ किराया प्रभार उपलब्ध नहीं करवाई गई सेवाओं/सुविधाओं के मुख्य घटकों के लिए रियायत के साथ तुलनीय सेवाओं/सुविधाओं वाले बर्थों को समूहित करते हुए निर्धारित किया जाएगा।</p> <p>उपर्युक्त के मद्देनजर, जेएनपीटी प्रोद्भूत पूंजी तथा प्रचालन लागत और उक्त बर्थों पर उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं के आधार पर एसडीबी, लिक्विड कार्गो जेट्टी, पत्तन क्रॉफ्ट बर्थ, आदि पर बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए प्रस्ताव भेजे। जेएनपीटी एसडीबी में किए जाने के लिए प्रस्तावित अभियंत्रीकरण कार्यों के ब्योरे, प्रस्तावित निवेश और कार्यों के पूरा होने की संभावित तारीख भेजे।</p>	<p>मार्च 2014 के बीच तीन और क्रेनों के आने की संभावना के साथ, 2 आरएमक्यूसी मुख्य कंटेनर बर्थ से शैलो ड्रॉट बर्थ में स्थानांतरित किया जाएगा और एसडीबी में निकर्षण के साथ, नियमित कंटेनर पोत भी एसडीबी में आ सकते हैं और ऐसे परिदृश्य में, 20 प्रतिशत छूट उपलब्ध करवाने के लिए कोई औचित्य नहीं है जोकि क्रेनों के शुरू होने के बाद वापिस लिए जाने का प्रस्ताव किया गया है।</p>
(xiv).	<p>जेएनपीटी के दरमान में मौजूदा प्रावधानों के अनुसार (अध्याय-II में टिप्पणी 3 (ix)), दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार बरसात की वजह से प्रचालन के रुकने के मामले में प्रभार्य नहीं होगा। जेएनपीटी ने 'कार्गो प्रचालन के शुरू होने से पहले अथवा कार्गो प्रचालन के दौरान अथवा कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बरसात' रूप में इस प्रावधान को विस्तृत करने का प्रस्ताव किया है। मौजूदा टिप्पणी में संशोधन प्रस्तावित करने का कारण भी स्पष्ट करें। जेएनपीटी मौजूदा प्रावधान में एम्बिग्यूटी लाने के लिए और प्रस्तावित संशोधन की जरूरत का औचित्य बताएं।</p>	<p>दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार बरसात की वजह से प्रचालनों को रोकने पर प्रभार्य नहीं होगा। इस संबंध में, यह स्पष्ट करते हुए कि बरसात कार्गो प्रचालनों के शुरू होने पर अथवा कार्गो प्रचालनों के दौरान अथवा प्रचालन के पूरा होने के बाद और कार्गो प्रचालन प्रस्तावित किए जाने की मांग की गई है ताकि इन कारकों की वजह से प्रचालन/नौचालन के शुरू होने में कोई विलंब जिसके परिणामस्वरूप हैच नहीं हटाया गया है आदि गैर-जरूरी लेवी से बचने के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लाया गया है।</p>
(xv).	<p>प्रशुल्क आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 के अनुच्छेद 11 (xxi) में यथा प्रतिवेदित, 'गलत सिग्नल' की परिभाषा और परिस्थितियों की सूची जिसके अधीन एक पोत पाइलट बुक किए गए समय पर नौचालन करने में असमर्थ रहता है, जेएनपीटी द्वारा यथा प्रसूचित जेएनपीटी के दरमान में शामिल किया गया था। मसौदा दरमान में, जेएनपीटी ने अब 'गलत सिग्नल' की परिभाषा में कुछ संशोधित प्रस्तावित किए हैं और नौचालन, अर्थात् आब्रजन एनओसी एनओसी पर नहीं और पोत/पोत एजेंटों/टर्मिनलों पर आरोप्य किन्हीं और कारणों से पोत की अयोग्यता की दो और स्थितियों को शामिल किया है। वर्तमान टिप्पणी में संशोधन प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करें। जेएनपीटी वर्तमान प्रावधानों में विसंगति और उपर्युक्त प्रावधानों में अवशिष्ट खंड का प्रस्ताव करने की जरूरत पर्याप्त औचित्य के साथ स्पष्ट करें।</p>	<p>झूठा सिग्नल एक है जब एक पोत नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देता है परन्तु नौचालन करने में असमर्थ रहता है और ऐसी परिस्थितियों की सूची दी गई है। यह महसूस किया गया था कि सूची एकजोस्टिव नहीं होगी और उसी समय यह देखा गया था कि कई मामलों में आब्रजन एनओसी ऑन बोर्ड नहीं था और इसलिए दो और स्थिति शामिल की गई हैं अर्थात् आब्रजन एनओसी ऑन बोर्ड नहीं था इसलिए दो और परिस्थितियां शामिल की गई हैं अर्थात् आब्रजन एनओसी बोर्ड पर नहीं अथवा अम्ब्रेला प्रावधान के रूप में पोत/पोत एजेंट पर आरोप्य किसी अन्य कारण शामिल किया गया है। यह प्रावधान यह सुनिश्चित करने के लिए है कि झूठे सिग्नल के परिभाषा में पहले से शामिल नहीं किए गए किन्हीं कारणों के शेल्टर को नहीं लिया गया था।</p>
(xvi).	<p>जेएनपीटी ने सभी पोत संबंधित प्रशुल्क मदों में प्रस्तावित 31 प्रतिशत की फ्लैट वृद्धि के स्थान पर मौजूदा प्रभारों में 'कूड़ा संग्रहण प्रभार' के मामले में 424 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। जेएनपीटी समीक्षाधीन प्रशुल्क चक्र के लिए वर्ष-वार अतिरिक्त राजस्व विवीक्षाओं के साथ भारी वृद्धि का औचित्य बताएं।</p>	<p>कूड़ा संग्रहण प्रभार अब 31 प्रतिशत के साथ अनुमति नहीं दी गई है। इसे अब नोट नहीं किया गया है और सामान्य वृद्धि के साथ अनुमति दी गई है।</p>
	अध्याय III — कंटेनर संबंधित प्रशुल्क	
(xvii).	<p>अध्याय — 3 मौजूदा दरमान का कंटेनर संबंधित प्रशुल्क में निर्धारित सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन, जेएनपीटी ने 'शुद्ध तटीय कंटेनर' और 'पार्ट तटीय और पार्ट विदेशी कंटेनर' के लिए परिभाषा शामिल करने का प्रस्ताव किया है और दो प्रकार के कंटेनरों के प्रत्येक में शामिल प्रचालनों को सूचीबद्ध किया है। ऐसे प्रावधानों को शामिल करने का कारण स्पष्ट करें।</p> <p>यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि आदेश सं. टीएएमपी/53/2008-जेएनपीटी दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा यह प्राधिकरण पहले ही स्पष्ट कर चुका है कि विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए</p>	<p>यह बेहतर स्पष्टता के लिए किया गया है।</p>

	निर्धारित 50 प्रतिशत पर किसी भारतीय पत्तन अथवा विलोमतः को अनुवर्ती नौभरण के लिए जेएनपीटी में विदेशी पत्तन उतराई से कंटेनर प्रभार के लिए जेएनपीटी के दरमान में पहले से उपलब्ध प्रावधान है।	
(xviii).	जोखिमपूर्ण कंटेनर से प्रशीतन जोखिमपूर्ण और टैंक कंटेनर के लिए लागू दरों के लिए पत्तन के प्रस्ताव के संबंध में, जेएनपीटी 'प्रशीतन जोखिमपूर्ण कंटेनर' और 'टैंक कंटेनर' शब्दावली परिभाषित करे। जोखिमपूर्ण कंटेनर से टैंक कंटेनर के लिए लागू दरों के कारण स्पष्ट करें।	जेएनपीटी ने कहा है कि प्रशीतन जोखिमपूर्ण कंटेनर और टैंक कंटेनर के लिए बराबर ध्यान रखा गया है। पत्तन ने आगे कहा है कि अध्याय 1.1. — परिभाषाएं के अधीन दरमान में परिभाषा शामिल की गई है।
(xix).	जेएनपीटी ने यह कहते हुए कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए प्रभारों की अनुसूची के अधीन नई टिप्पणी (5) शामिल की है कि जोखिमपूर्ण खाली कंटेनर बिलिंग के प्रयोजन के लिए जोखिमपूर्ण लदे हुए कंटेनर के रूप में माना जाएगा। जेएनपीटी स्पष्ट करे कि कैसे कंटेनर कार्गो के बिना जोखिमपूर्ण कंटेनर के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है।	यह स्पष्ट करें कि बिलिंग के प्रयोजन के लिए जोखिमपूर्ण लदे हुए कंटेनर के बराबर जोखिमपूर्ण खाली कंटेनर के लिए प्रस्ताव संशोधित किया गया है और खाली कंटेनर केवल निम्नतर दर आकर्षित करेगा और लदे हुए कंटेनर के अनुसार नहीं।
(xx).	जेएनपीटी ने अनुसूची ड - शट आउट कंटेनर प्रभार के अधीन नई टिप्पणियां (क्र.सं. 1 से 5) शामिल की हैं, परिस्थितियों को सूचीबद्ध करते हुए जब शट आउट प्रभार प्रभार्य नहीं हो। इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करे:-	
	(क). नई शर्तों को शामिल करने का प्रस्ताव करने का कारण स्पष्ट करें।	नई शर्तें शामिल करने का प्रयोजन क्योंकि पत्तन क्र.सं. 1,2,3 में उल्लिखित श्रेणी के पोतों के लिए शट आउट प्रभारों की वसूली के राष्ट्रीयकरण के लिए इच्छा करता है।
	(ख). प्रस्तावित टिप्पणी 1 के संबंध में, यह स्पष्ट किया जाए कि कैसे एक शटआउट छूट प्राप्त करेगा जब एक पोत बिना शटआउट के साथ नौचालन के लिए अपेक्षित है।	शट आउट से क्र.सं. 1,2 एवं 3 पर उल्लिखित श्रेणी के पोतों के मामले में छूट प्राप्त करेगा।
	(ग). यह देखा गया है कि क्र.सं. 5 पर प्रस्तावित टिप्पणी निवर्चन के लिए रूम देते हुए ओपन एन्डेड देखा गया है। जेएनपीटी एम्बिग्यूटी से बचने के लिए विशिष्ट उदाहरण उल्लिखित करते हुए इसे संशोधित करे।	पत्तन ने कहा है कि स्थिति परिकल्पित करना संभव नहीं है जिसके तहत कंटेनर शट आउट किया जा सकता है और इसलिए प्रस्तावित खंड शिपिंग लाइनों/एजेंटों के लिए अनारोप्य कारणों की वजह से शटआउट प्रभारों की वसूली नहीं करने के लिए प्रस्तावित खंड शामिल किया गया है।
(xxi).	हालांकि कंटेनर संबंधित प्रभार 67 प्रतिशत तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया है, जेएनपीटी ने खंड 3.3.2 के अधीन टिप्पणी सं. 5 पर विदेशी कंटेनर और तटीय कंटेनर के लिए निर्धारित रियायत में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है, यदि पत्तन उपयोक्ता लैशिंग प्रचालनों के लिए लैशिंग/अनलैशिंग उपलब्ध करवाता है।	पत्तन ने कहा है कि रियायतों को स्थिर करने का प्रस्ताव किया गया है।
(xxii).	खंड 3.3.3 में प्रस्तावित विराम समय अनुसूची में, जेएनपीटी ने निम्नलिखित कंटेनरों के मामले में निःशुल्क अवधि को कम किया देखा गया है:	पत्तन ने कहा है कि निःशुल्क दिवस टीएएमपी द्वारा जारी की गई अधिसूचना के अनुसार हैं। (यह देखा गया है कि इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 28 जून 2007 द्वारा कंटेनरों की उक्त श्रेणियों के मामले में तत्समय मौजूदा निःशुल्क दिवसों को कम किया था। जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति सही पाई गई है।)
	(क). 7 दिनों से 3 दिनों तक सड़क द्वारा संचलित लादे गए आईसीडी आयात और निर्यात।	
	(ख). 15 दिनों से 7 दिनों तक रेल द्वारा संचलित लदे हुए अथवा खाली आईसीडी आयात और निर्यात।	
	(ग). पोतांतरण - लदे हुए 30 दिनों से 10 दिनों तक।	
	(घ). पोतांतरण - खाली 15 दिनों से 10 दिनों तक।	
	उपर्युक्त मामलों में निःशुल्क दिवसों में कटौती का प्रस्ताव करने का कारण स्पष्ट करें। निःशुल्क दिनों में कटौती किए जाने से वित्तीय विवीक्षा विचाराधीन सभी वर्षों के लिए वर्ष-ववार भेजे।	
(xxiii).	जेएनपीटी ने लॉगस्टैंडिंग कंटेनर/कार्गो के निपटान के लिए अपने परिपत्र दिनांक 22-11-2008 द्वारा पत्तन द्वारा जारी किए गए नीति दिशानिर्देशों के आधार पर लॉगस्टैंडिंग कंटेनरों/कार्गो के मामले में भंडारण प्रभारों की वसूली के लिए नए प्रावधान शामिल किए हैं। जेएनपीटी ने आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 में प्रशुल्क कार्यवाहियों के पिछले सामान्य संशोधन में इस स्थिति को रिपोर्ट नहीं किया था। जेएनपीटी लगभग 5 वर्षों के बीतने के बाद दरमान में ट्रेड परिपत्र के प्रावधानों को शामिल करने के लिए जरूरत को स्पष्ट करते हुए विस्तृत	कुछ पॉलिसी परिपत्र पहले कंटेनरबद्ध कार्गो के निपटान के लिए जारी किए थे और किसी शंका को स्पष्ट करने के लिए, इसे दरमान के हिस्से के रूप में देखा गया है।

	टिप्पणी और प्रत्येक प्रावधान का आधार बताएं।	
(xxiv).	जेएनपीटी ने सभी कंटेनर संबंधित प्रशुल्क मदों में प्रस्तावित 67 प्रतिशत की फ्लैट वृद्धि के स्थान पर मौजूदा प्रभारों में 'अनिकासित सामानों पर भंडारण प्रभार: के मामले में 400 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। जेएनपीटी समीक्षाधीन प्रशुल्क चक्र के लिए वर्ष-वार अतिरिक्त राजस्व विवीक्षाओं के साथ भारी वृद्धि का औचित्य बताएं।	पत्तन ने कहा है कि कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभारों में वृद्धि बल्क कार्गो के लिए मांग की गई वृद्धि अर्थात् 5 गुना के अनुसार की गई है।
(xxv).	(क). जेएनपीटी के मौजूदा दरमान में जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रक्रिया और दरों को शामिल नहीं किया गया है। प्रस्तावित दरमान में, जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल के मौजूदा दरमान में शामिल प्रावधानों के आधार पर जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों को शामिल किया है। इसकी जांच करें और उपयुक्त प्रावधान, यदि जरूरी हो, शामिल करें।	पत्तन ने कहा है कि अंतर-टर्मिनल परिवहन भी जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच है, और तदनुसार, इसे मौजूदा दरमान में शामिल किया गया है और यहां पर निर्धारित की गई दर उपलब्ध करवाई गई है।
	(ख). यह दिखाई देता है कि जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रभारों से संबंधित प्रस्तावित दरमान की अनुसूची 3.3.6 के खंड (iii) में, एनएसआईसीटी का नाम शामिल किया गया है। इसे सत्यापित और सही करें।	एनएसआईसीटी का नाम जीटीआईपीएल की बजाय शामिल किया गया था जिसे जीटीआईपीएल के रूप में लिया जा सकता है।
	(ग). जीटीआईपीएल द्वारा उतारे गए और जेएनपीटी में लादे गए कंटेनरों के मामले में जेएनपीटी द्वारा वसूल किया जाने वाला अतिरिक्त प्रभार उच्चतर स्तर अर्थात् एनएसआईसीटी द्वारा उतारे गए कंटेनरों की लदाई के लिए निर्धारित दर 20' कंटेनर के लिए रु0 1282/- की अपेक्षा 20' के लिए रु0 1428/- पर प्रस्तावित किया गया है। जेएनपीटी औचित्य बताएं।	पत्तन ने कहा है कि भिन्न-भिन्न दरें तत्संबंधी टर्मिनलों के प्रशुल्क पर आधारित हैं।
	अध्याय IV — शुष्क बल्क और सामान्य कार्गो के लिए प्रभार	
(xxvi).	जेएनपीटी ने मौजूदा प्रशुल्क पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए बल्क और सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरणों में दर्शाए गए लगभग 240 प्रतिशत के औसत घाटे के स्थान पर प्रशुल्क मदों से संबंधित सभी मौजूदा शुष्क बल्क और सामान्य कार्गो में 400 प्रतिशत की भारी वृद्धि का प्रस्ताव किया है। जेएनपीटी लागत स्थिति के अनुसार अपेक्षित वृद्धि से अधिक वृद्धि प्रस्तावित करने का औचित्य बताएं।	जेएनपीटी ने बताया है कि प्रस्तावित वृद्धि लागत विवरण पर आधारित है।
(xxvii).	जेएनपीटी ने यह कहते हुए अनुसूची 4.2 (ग्रेब अनलोडर के साथ प्रहस्तन प्रभार) की टिप्पणी (5) के अधीन नया प्रावधान शामिल किया है कि जब जेएनपीटी के दरमान में दरें उपलब्ध नहीं हो तो उसे बीओटी आधार पर जेएनपीटी में प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों की दरों से अंगीकृत किया जाएगा। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि बीओटी प्रचालकों के दरमान में निर्धारित दरें तत्संबंधी प्रचालकों के लागत व्ययों के आधार पर और उनके द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए होगा। उपर्युक्त के मददेनजर, जेएनपीटी बीओटी प्रचालकों तथा लागत व्ययों के सापेक्ष जेएनपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के व्ययों के साथ उपर्युक्त प्रावधान का औचित्य बताएं।	बिन्दु सं. 27 के संबंध में, यह दरमान में किए जा रहे उपयुक्त प्रावधान के साथ बाद की तारीख पर कुछ सेवाएं उपलब्ध करवाने के संकेत पर आधारित था ताकि दर लागू करने में कोई समस्या नहीं हो जब सेवा प्रदत्त की जाती है। चूंकि वर्तमान में लागत व्ययों उपलब्ध नहीं हैं, इसलिए इसे वर्तमान के लिए प्रेषित नहीं किया जा सकता और शीघ्र प्रेषित जाएगा जैसे प्रचालन वास्तव में शुरू होते हैं।
(xxviii).	मौजूदा दरमान के अनुसार, धर्मकांटा सुविधा का इस्तेमाल करने के लिए प्रभार रु0 2 प्रति मी.ट. है। जेएनपीटी ने इस प्रशुल्क को रु0 50/- प्रति मी.ट. करने का प्रस्ताव किया है जो 2500 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है। जेएनपीटी वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष में जेएनपीटी को प्रोदभूत होने के लिए संभावित अतिरिक्त राजस्व के साथ मौजूदा दर में ऐसी भारी वृद्धि की मांग किए जाने का औचित्य बताएं। जेएनपीटी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान धर्मकांटे के वास्तविक क्षमता उपयोग के व्ययों बताएं।	शुरुआत में, निर्धारित दर असामान्य रूप से कम थी और लम्बी अवधि से संशोधित नहीं की गई है और मैनुअल धर्मकांटा को इलेक्ट्रॉनिक धर्मकांटा से बदला गया था परन्तु पर्याप्त पूंजी व्यय और वार्षिक अनुसंधान करार के साथ। इसके अलावा, यदि दर को कम रखा जाता है तो इस सुविधा का उपयोग करने के लिए ट्रेड की मानसिकता है। चूंकि बाह्य दर बहुत अधिक है और इस सुविधा के उपयोग के लिए वास्तविक उपयोक्ताओं के लिए, इसलिए दरें रु0 50 प्रति मी.ट. रखे गए हैं जोकि बाह्य बाजार दर की तुलना में उचित हैं और पत्तन प्रचालन क्षेत्र के भीतर सुविधा उपलब्ध करवाई जा रही है।
(xxix).	जेएनपीटी ने यात्री लॉचों और कार्गो लाइटरों के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क के रूप में निर्धारित रु0 200/- की मौजूदा दर किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है। जेएनपीटी इस स्थिति की पुष्टि करें।	बिन्दु सं. 29 के संबंध में, प्रस्तावित वृद्धि यात्री लॉचों और कार्गो के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क के लिए उपलब्ध करवाई गई है।
(xxx).	वर्तमान दरमान के अनुसार, जारी किए गए वीआईए के रद्दीकरण के लिए दंड कंटेनर/पोत, भले ही विदेशगामी अथवा तटीय के होने के	बिन्दु सं. 30 के संबंध में, पहले जारी किया गया वीआईए का रद्दीकरण विदेशी और तटीय पोत दोनों के लिए लागू है। पोत की स्थिति होने के बावजूद एकल

	बावजूद केवल भारतीय रुपए में निर्धारित किया गया है। जेएनपीटी ने अब अमेरिकी डॉलर में दंड शामिल करने का प्रस्ताव किया है। उसका कारण भी बताएं। जेएनपीटी प्रेषित किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने में सुविचारित विनिमय दर और डॉलर रूप में यह प्रशुल्क निर्धारित करने की जरूरत स्पष्ट करें। चूंकि दस्तावेज के रद्दीकरण के लिए लेवी दंडात्मक प्रकृति की है, इसलिए यह स्पष्ट किया जाए कि क्यों वीआईए के रद्दीकरण के लिए दंडात्मक प्रभार विदेशगामी पोतों पर रुपए रूप में वसूल नहीं किया जा सकता। प्रस्तावित संशोधन के लेखा पर राजस्व विवीक्षा भी भेजे।	दर का प्रावधान किया गया था। चूंकि विदेशगामी पोत अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित प्रभार आकर्षित करता है परन्तु समकक्ष भारतीय रुपयों में एकत्रित, इसलिए ऐसे पोत के मामले में वीआईए के रद्दीकरण के लिए डॉलर दर लागू करना तर्कसंगत है। वीआईए रद्द करने के दिन को आरबीआई संदर्भ लागू करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि वीआईए के रद्दीकरण के साथ कोई निश्चितता नहीं है, इसलिए प्रस्तावित संशोधन के लेखा पर राजस्व विवीक्षा निश्चितता के साथ प्रेषित नहीं किया जा सकता।
(xxxi).	जेएनपीटी में मौजूदा दरमान की अनुसूची 6.4 निम्नलिखित पांच श्रेणियों के लिए किराया प्रभार निर्धारित करता है:— (i). टग (ii). पाइलट लॉच (iii). सर्वेक्षण लॉच (iv). मूरिंग लॉच (v). एम.एल. शेवाली/अपूर्वा प्रस्तावित दरमान में, जेएनपीटी ने इस प्रशुल्क अनुसूची में बदलाव किए हैं अर्थात् (1) टगों की क्षमता के आधार पर टगों के लिए पृथक दरें निर्धारित की गई हैं, (2) नए किराया प्रभार सुरक्षा लॉचों और वीआईपी लॉचों (स्पीड लॉच) के लिए नए किराया प्रभार शामिल किए गए हैं और (3) सर्वेक्षण लॉच, मूरिंग लॉच और एम.एल. शेवाली/अपूर्वा के लिए मौजूदा किराया प्रभार हटाया गया है। इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:	
	(क). 50 टन टगों, 30 टन टगों और 60 टन टगों, सुरक्षा लॉच के मामले में प्रस्तावित किराया प्रभारों पर पहुंचने के लिए गणनाएं और विस्तृत तत्व निर्धारित प्रारूपों में भेजे।	जेएनपीटी ने कहा है कि किराया प्रभार क्षमता/किराये के वर्ष के आधार पर भिन्न-भिन्न हैं और इसलिए वास्तविक लागत विवरण भेजना संभव नहीं है।
	(ख). एक प्रस्ताव इस प्रकार से तैयार किया जाए कि अलग-अलग टगों की अपेक्षा क्षमताओं के आधार पर टगों के समूहों के लिए एकल दर निर्धारित करें।	विभिन्न क्षमता बोर्ड पुल के साथ टगों के किराया चार्टर की दैनिक दरों में भिन्नता द्वारा है। इसलिए, बोर्ड पुल क्षमता होने के बावजूद एकल दर को स्वीकार नहीं किया जा सकता।
	(ग). सर्वेक्षण लॉच, मूरिंग लॉच और एम.एल. शेवाली/अपूर्वा के लिए किराया प्रभारों को हटाने का कारण बताएं।	पत्तन ने कहा है कि इन लॉचों का निपटान किया गया है।
	(घ). यदि सर्वेक्षण लॉच, मूरिंग लॉच और एम.एल. शेवाली/अपूर्वा का सर्वेक्षण किया जाता है तो यह पुष्टि करें कि उक्त परिसंपत्तियों की अवशिष्ट कीमत परिसंपत्तियों के प्रखंड से अलग रखी गई है। लागत विवरण में ऐसी परिसंपत्तियों के बिक्री पर लाभ/नुकसान के प्रति संयवहार भेजे।	जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि इस परिसंपत्ति का अवशिष्ट मूल्य परिसंपत्तियों के प्रखंड से अलग रखा गया है; परन्तु, इन परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ/हानि लागत विवरणों में नजरअंदाज किए गए हैं।
	(ङ). पाइलट लॉच के किराया प्रभारों में 300 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव करने के कारण का औचित्य बताएं।	यह वृद्धि चार्टर की दैनिक दरों में वृद्धि और ईंधन आदि की दरों में वृद्धि पर आधारित है।
	(च). उपर्युक्त संशोधनों की वजह से प्रत्येक वर्ष सृजित होने की संभावना वाला अतिरिक्त राजस्व सभी विचाराधीन वर्षों के लिए भेजे।	प्रतिवर्ष सृजित होने की संभावना वाला अतिरिक्त राजस्व परिमाणित नहीं किया जा सकता क्योंकि पत्तन क्राफ्ट किराये पर लेना एक नियमित गतिविधि नहीं है।

10.1. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर जवाब देते समय, जेएनपीटी ने वास्तविकताओं से वर्ष 2012-13 के लिए आंकड़ों को अद्यतन करने की सीमा तक अपना प्रस्ताव संशोधित किया है। तदनुसार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानों में भी बदलाव किया गया है। संशोधित प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएं नीचे सारबद्ध की गई हैं:—

(i). पत्तन ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित यातायात संशोधित किया है जोकि नीचे दिया गया है:—

विवरण	वास्तविक आंकड़े	यातायात पूर्वानुमान			
	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	
जेएनपीटी यातायात:					
जेएनपीसीटी - कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)	12.08	13.00	14.00	15.00	
सीमेंट यातायात (लाख टनों में)	5.94	7.00	7.00	7.00	
सामान्य/ब्रेक बल्क यातायात (लाख टनों में)	1.06	1.00	1.00	1.00	
कुल बल्क यातायात	7.00	8.00	8.00	8.00	
बीओटी प्रचालक यातायात					

लिविड बीपीसीएल यातायात (लाख टनों में)	58.79	58.00	60.00	60.00
एनएसआईसीटी कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)	10.44	6.00	6.00	6.00
जीटीआईपीएल कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)	20.07	13.95	13.95	13.95
पोत यातायात:				
पोतों की सं.	2252	1859	1917	1958
कुल जीआरटी (मिलियनों में)	83.655	64.720	66.397	67.737

- (ii). वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रचालन आय के अनुमान संशोधित यातायात पूर्वानुमानों के संदर्भ में संशोधित किए गए हैं।
- (iii). प्रचालन व्यय के अनुमान, प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय, एफएमई और एफएमआई वर्ष 2021-13 के लिए वास्तविक के आधार पर संशोधित किए गए हैं।
- (iv). 7 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक कर्मचारी लागत, बिजली और ईंधन के सिवाय व्यय पूर्वानुमानों में सुविचारित किया गया है।
- (v). 12 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक वर्ष 2012-13 के वास्तविक को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2012-14 से 2015-16 के लिए वेतनों तथा मजदूरी लागत और सेवानिवृत्ति लाभ के लिए सुविचारित किया गया है।
- (vi). बिजली लागत के अनुमान के लिए वृद्धि कारक वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए 17 प्रतिशत के उच्चतर स्तर पर विचार किया गया है। इसी तरह, ईंधन लागत के अनुमान के लिए वृद्धि कारक वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए 26 प्रतिशत वार्षिक पर विचार किया गया है।
- (vii). पत्तन ने वर्ष 2014-15 और 2015-16 के प्रत्येक रु 100 करोड़ पर अनुरक्षण निकर्षण के लिए व्यय का अनुमान लगाया है।
- (viii). वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित पूंजी व्यय संशोधित किए गए हैं जो नीचे दिए गए हैं:-

वर्ष	केपेक्स (रु करोड़ों में)
2013-14	210.08
2014-15	1720.62
2015-16	452.40
कुल	2383.10

- (ix). जेएनपीटी ने एसआईडीई योजनाओं के लिए वित्त एवं विविध व्यय के अधीन वर्ष 2013-14 के लिए रु 100 करोड़ के अनुमान और वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए प्रत्येक वर्ष के लिए रु 200 करोड़ पर विचार किया है। जेएनपीटी ने आगे बताया है कि एसआईडीई योजनाओं के लिए व्यय अवसंरचना राजस्व से निधियित करने का प्रस्ताव किया गया है और अवसंरचना आरक्षण से स्थानांतरण रूप में तदनुसूची वर्षों में समकक्ष राशि के साथ एफएमई कम किया गया है।
- (x). जेएनपीटी ने अपनी परिसंपत्तियों को कारोबार परिसंपत्तियों और कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों में वर्गीकृत किया है और कहा है कि कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों के मामले में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार परिगणित किया गया है। पत्तन ने आगे बताया है कि पत्तन के पास 'सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां' की श्रेणी के अधीन कोई परिसंपत्तियां नहीं हैं।
- (xi). जेएनपीटी ने कहा है कि अवसंरचना आरक्षण से सृजित परिसंपत्तियां आरओसीई का दावा करने के लिए सुविचारित नहीं किया गया है।

10.2. अक्टूबर 2012 के मूल प्रस्ताव की तुलना में सितम्बर 2013 में दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि नीचे दी गई है:-

क्र.सं.	गतिविधि	अक्टूबर 2012 के मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि	सितम्बर 2013 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि
1.	बल्क कार्गो	5 गुना	5 गुना
2.	कंटेनर	67%	218%
3.	मरीन	31%	284%
4.	संपदा	--	3 गुना

10.3. इसके मूल प्रस्ताव दिनांक 5 अक्टूबर 2012 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 20 सितम्बर 2013 की तुलनात्मक स्थिति निम्नलिखित तालिका में दर्शाई गई है:-

(रु लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 5-10-2012			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 25-09-2013			
		2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान	2012-13 वास्तविक	2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान
1.	यातायात:							
	कंटेनर (लाख टीईयू में)	12.70	13.50	14.20	12.08	13.00	14.00	15.00
	बल्क (लाख टनों में)	10.00	11.00	11.00	6.99	8.00	8.00	8.00
	पोत (सं.)	2433	2495	2543	2252	1859	1917	1958
	कुल जीआरटी (मिलियन टनों में)	79.64	81.24	82.60	83.655	64.720	66.397	67.737
2.	वर्तमान दरों में प्रचालन आय	62,654.09	65,612.13	68,223.22	58,951.04	56,703.81	59,981.31	63,206.56
3.	कुल प्रचालन लागत	42,438.75	46,807.36	51,607.97	36,932.81	40,491.38	55,271.45	60,478.96
4.	मूल्यहास	7,704.26	11,195.10	14,843.34	7,647.48	6,655.82	10,394.74	15,146.15
5.	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन	15,654.11	16,890.71	18,250.24	14,166.64	15,582.28	17,439.28	20,161.37

	उपरिव्यय							
6.	वित्त एवं विविध आय	31.34	33.38	35.55	27.63	29.56	31.63	33.85
7.	वित्त एवं विविध व्यय	11,484.88	12,086.27	7,340.72	13,595.84	24,818.25	17,036.89	19,072.05
8.	नियोजित पूंजी	64,605.55	73,166.25	76,393.58	84,389.45	82,770.85	105,300.82	266,603.50
9.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	10,336.89	11,706.60	12,222.97	13,810.49	13,550.11	17,144.71	43,369.40
10	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद	(24933.47)	(33040.53)	(36006.47)	(27174.59)	(44364.46)	(57274.13)	(94987.52)
11.	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में	-39.80%	-50.36%	-52.78%	-46.10%	-78.24%	-95.49%	-150.28%
12.	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-47.83%			--	-109.30%		

टिप्पणी: सितम्बर 2003 के संशोधित प्रस्ताव में, वर्ष 2016-17 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान, 1 अप्रैल 2013 से शुरू करके 3 वर्षों के प्रशुल्क चक्र पर विचार करते हुए, को लेखा में नहीं लिया गया है।

11. जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 23 दिसम्बर 2013 द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव के साथ इसके द्वारा अग्रेषित मसौदा दरमान के पृष्ठ 19 और पृष्ठ 20 में किए जाने वाले निम्नलिखित संशोधन अग्रेषित किए हैं।

- (i). पृष्ठ 19 – “कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार, पत्तन परिसरों में भंडारित”: 3.3.2. की बजाय 3.3.3 पढ़ा जाए।
- (ii). पृष्ठ 20 – उपर्युक्त खंड के प्रति टिप्पणियां, बिन्दु (8) में निम्नलिखित संवर्धन किया जाए:

मौजूदा बिन्दु (8):

“जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुना आकर्षित करेगा।”

संवर्धन के बाद संशोधित किए जाने के लिए:

“जोखिमपूर्ण कंटेनर लागू सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुना आकर्षित करेगा। उपर्युक्त प्रभार सभी प्रकार के प्रभारों जैसे प्रहस्तन, विराम समय, शट आउट आदि के लिए लागू होंगे।

12. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

13. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). जेएनपीटी का मौजूदा दरमान (एसओआर) 31 मार्च 2013 तक की वैधता के साथ फरवरी 2011 में अनुमोदित किया गया था। पूर्व अधिशेष को समायोजित करने के बाद समग्र पत्तन के लिए लागत/वित्तीय स्थिति पर विचार करते हुए, फरवरी 2011 के प्रशुल्क आदेश में तत्कालीन मौजूदा प्रशुल्क में यथास्थिति बनाए रखी गई थी।

जेएनपीटी ने अक्टूबर 2012 में प्रशुल्क के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान, चूंकि वित्तीय वर्ष 2012-13 पहले ही खत्म हो चुका था, जेएनपीटी से वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं के साथ लागत विवरण अद्यतन करने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी से वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानों की समीक्षा करने का भी अनुरोध किया था। संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने से पहले, जेएनपीटी ने पूर्व में व्योरे भेजने की कार्यवाहियों के बारे में बताया था। वे पूर्व प्रशुल्क चक्रों से संबंधित हैं और मौजूदा प्रशुल्क चक्रों के लिए प्रासंगिक नहीं हैं। जेएनपीटी द्वारा अपने पत्रों दिनांक 20 सितम्बर 2013 और 25 सितम्बर 2013 द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव इस मामले को अंतिम रूप देने तक पत्तन द्वारा प्रेषित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ इस विश्लेषण में विचार के लिए लिया गया है।

इसी बीच, जेएनपीटी के दरमान की वैधता 31 मार्च 2014 तक विस्तारित की गई थी, इस शर्त के साथ कि 1 अप्रैल 2013 के बाद की अवधि के लिए जेएनपीटी को उपार्जित होने वाले स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष को अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (ii). जेएनपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों के दरमान का सामान्य संशोधन मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में दिए गए प्रावधानों का अनुसरण करते हुए किए जाने की आवश्यकता है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश की विस्तारित वैधता 30 सितम्बर 2013 को समाप्त हो गई थी। इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी सहित महापत्तन न्यासों द्वारा दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्तावों के निपटान के लिए 30 सितम्बर 2013 के बाद इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित किए जाने वाले प्रशुल्क दिशानिर्देशों पर इस प्राधिकरण को सलाह देने के लिए एमओएस को सलाह देते हुए अनुस्मारकों के साथ पत्र दिनांक 28 सितम्बर 2013 द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के सामने मामला उठाया था। एमओएस ने अपने पत्र दिनांक 13 दिसम्बर 2013 द्वारा 2005 के दिशानिर्देशों की वैधता 31 मार्च 2014 तक अथवा अगले आदेशों तक, जो भी पहले हो, विस्तारित किया है। उसके बाद, सितम्बर 2013 का जेएनपीटी का संशोधित प्रस्ताव 2005 के दिशानिर्देशों के प्रावधानों का अनुसरण करते हुए अंतिम रूप देने के लिए लिया गया था।

- (iii). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए फरवरी 2011 में जेएनपीटी का मौजूदा प्रशुल्क निर्धारित किया गया था। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 द्वारा यथा अधिकार प्रदत्त, इस प्राधिकरण को प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में, महापत्तनों/वहां निजी प्रचालकों के वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करनी होती है। अतः, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान जेएनपीटी के वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

- (iv). (क). प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान विश्वास किए गए अनुमानों के सापेक्ष वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक जेएनपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

वर्ष	कंटेनर			बल्क कार्गो		
	अनुमान	वास्तविक	भिन्नता	अनुमान	वास्तविक	भिन्नता
2010-11	855732	876368	+2.41%	1213840	1221935	+0.67%
2011-12	1030000	1027951	-0.20%	800000	917473	+14.68%
2012-13	1030000	1208133	+17.29%	800000	699432	-12.57%
कुल	2915732	3112452	+6.75%	2813840	2838840	+0.89%

जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, कंटेनर तथा बल्क कार्गो दोनों के लिए यातायात में भिन्नता सकारात्मक है, परन्तु वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कुल भिन्नता 20 प्रतिशत से कम है।

- (ख). प्रचालन आय, प्रचालन व्यय और प्रबंधन उपरिव्यय निम्नलिखित समायोजन/अवलोकनों के अधीन वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वार्षिक लेखों के अनुसार सुविचारित किए गए हैं।

- (i). जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 सितम्बर 2013 द्वारा वर्ष 2012-13 के लिए अलेखापरीक्षित वार्षिक लेख भेजे हैं और कहा है कि लेखापरीक्षित वार्षिक लेख शीघ्र भेजे जाएंगे जैसे ही सीएजी से लेखापरीक्षा रिपोर्ट प्राप्त होगी। तथापि, वर्ष 2012-13 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेख इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक प्राप्त नहीं हुए हैं। इसलिए, वर्ष 2012-13 के लिए जेएनपीटी का वित्तीय निष्पादन अलेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर सुविचारित किया गया है और प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर समीक्षा किए जाने के अधीन है।

- (ii). जेएनपीटी में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान प्रशुल्क आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 के अनुच्छेद 11 (iii) (ख) (i) में यथा प्रतिवेदित, जेएनपीटी में निजी सीएफएस प्रचालक से रॉयल्टी आय इस प्राधिकरण द्वारा मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 की स्थिति को स्पष्ट रूप से स्पष्ट करते हुए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अधीन रॉयल्टी/राजस्व रूप में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित किया गया था, जिसमें एस्क्रो खाते में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति को विनिर्दिष्ट किया गया है, केवल बीओटी प्रचालकों से ऐसी प्राप्ति कनफाइन नहीं की गई है अपितु सामान्य कार्यान्वयन में। अक्टूबर 2012 में दाखिल किए गए अपने प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी आय के रूप में सीएफएस प्रचालक से रॉयल्टी आय पर विचार नहीं किया था परन्तु इसे कंटेनर प्रहस्तन आय के तहत दोबारा विचार किया था। इस प्रस्ताव के संबंध में जेएनपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्राप्त करते समय जेएनपीटी की जानकारी में यह बिन्दु लाया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा दी गई बार-बार सलाह के बावजूद, जेएनपीटी ने यह कहते हुए कंटेनर प्रहस्तन आय के अधीन निजी सीएफएस प्रचालक से प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी मानने की अपनी स्थिति को बनाए रखा था कि सीएफएस प्रचालक एक बीओटी प्रचालक नहीं है, सच में खंड 2.8.3 के प्रावधान को लेखा में लिए बिना। यह दिखाई देता है कि जेएनपीटी कंटेनर प्रहस्तन आय के अधीन इस आय को बनाए रखना चाहता है क्योंकि इसके द्वारा अंगीकृत वित्तीय रिपोर्टिंग प्रणाली के अनुसार, केवल बीओटी प्रचालकों से आय तथा व्यय अलग-अलग दर्शाए गए हैं। इसलिए, जेएनपीटी को एक बार दोबारा सलाह दी जाती है कि इस संबंध में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधान अनुसरित किए जाने चाहिए जहां तक प्रशुल्क निर्धारण/संशोधन संबद्ध है जब पत्तन वित्तीय रिपोर्टिंग के लिए कोई प्रासंगिक प्रक्रिया अनुसरित करने के लिए मुक्त है। अतः, हमने एक बार दोबारा कंटेनर प्रहस्तन आय से वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए निजी सीएफएस प्रचालक से वास्तविक/अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति को अलग रखा है और पत्तन की रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के रूप में सुविचारित किया है।

- (iii). मार्च 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार, पत्तन द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी पहले अतिरिक्त लेबर, यदि कोई हो, की लागत को पूरा करने के लिए लागू किया जाना चाहिए। कम से कम 50 प्रतिशत शेष एस्क्रो खाते में बनाए रखा जाना चाहिए और पांच वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, पत्तन में कोई अधिशेष लेबर नहीं है। सितम्बर 2006 और फरवरी 2011 में जेएनपीटी में प्रशुल्क की पिछली दो समीक्षाओं के दौरान, जेएनपीटी को, पत्तन के अनुरोध पर, एस्क्रो खाते में 100 प्रतिशत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के अंतरण की अनुमति दी गई थी, क्योंकि ऐसे अंतरण के लिए दिशानिर्देशों में कोई अधिकतम सीमा विनिर्दिष्ट नहीं की गई है। तथापि, वर्तमान प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने 100 प्रतिशत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी अंतरण के लिए लाभों में अपर्याप्तता उद्धरित करते हुए एस्क्रो खाते में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का केवल 50 प्रतिशत अंतरित किया है। पत्तन ने यह कहते हुए तत्संबंधी वर्षों की प्रचालन आय के तहत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के शेष 50 प्रतिशत को लेखांकित नहीं किया है कि अवसंरचना सुविधाओं के विकास के लिए पूंजी निवेश में वापिस लिया जाएगा। हालांकि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का 50 प्रतिशत का अंतरण परिकल्पित है, पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय पत्तन के अनुरोध पर केवल इस प्राधिकरण द्वारा 100 प्रतिशत अंतरण की अनुमति दी गई थी। इसलिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के शेष 50 प्रतिशत शेष को अलग रखना उपयुक्त नहीं होगा, जो ₹ 741.03 करोड़ परिगणित होता है। चूंकि पत्तन ने एस्क्रो खाते में इस राशि को अंतरित नहीं किया है, पिछले प्रशुल्क संशोधन में लिए गए निर्णय के अनुसार, इस शेष 50 प्रतिशत को भी एस्क्रो खाते के अधीन लेखांकित किया गया है।

- (iv). संयोगवश, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क प्रस्ताव में, पत्तन ने जनवरी 2012 में जीटीआईपीएल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कम किए गए प्रशुल्क के आधार पर जीटीआईपीएल से राजस्व हिस्सेदारी पर विचार किया है हालांकि जीटीआईपीएल ने इस प्राधिकरण के उक्त आदेश को चुनौती दी थी और इस आदेश पर माननीय बम्बई उच्च

न्यायालय द्वारा रोक लगाई गई है। तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए जीटीआईपीएल से राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां भी केवल कम किए गए प्रशुल्क स्तर पर पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है। यदि, मामले का परिणाम जीटीआईपीएल के पक्ष में आता है तो, इसका इस प्रस्ताव में जेएनपीटी द्वारा सुविचारित अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों पर प्रभाव पड़ेगा। उस मामले में इसमें बदलाव आएगा और अगले प्रशुल्क संशोधन के दौरान समीक्षा की जाएगी। किसी मामले में, चूक मामले वर्तमान में न्यायाधीन है, इसलिए पत्तन द्वारा ली गई स्थिति पर विश्वास किया गया है।

- (v). एस्क्रो खाते में उपार्जनो के उपयोग के लिए अनुमत 5 वर्ष के समय पर विचार करते हुए, वर्ष 2008-09 में उपार्जन वर्ष 2012-13 के भीतर उपयोग किया जाना चाहिए। वर्ष 2008-09 के अंत में एस्करो खाते में संचय रु 1026.39 करोड़ होता है। तथापि, पत्तन ने 2012-13 के अंत में केवल रु 354.94 करोड़ का उपयोग बताया है, परिणामस्वरूप रु 671.46 करोड़ का उपयोग नहीं किया गया शेष है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 के अनुच्छेद 11 (vi) € में यथा प्रतिवेदित, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान वास्तविक खर्च के आधार पर एस्करो खाते का कोई उपयोग नहीं किया गया शेष मूल्यांकित किया जाएगा और प्रचालन आय के रूप में सुविचारित किया जाएगा।

इसे अपनाते हुए, रु 671.46 करोड़ की यह कम राशि प्रशुल्क चक्र 2010-11 से 2012-13 में प्रचालन आय के रूप में शामिल की जानी चाहिए। तथापि, विचार करते हुए कि पत्तन ने अगले तीन वर्षों में, जिस दौरान कम उपयोग बढ़ने की संभावना है, कैपिटल निकर्षण परियोजना के लिए पूंजी व्यय का भारी कमिटमेंट बताया है, वर्ष 2012-13 तक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का उपयोग पिछली अवधि विश्लेषण के प्रयोजन के लिए प्रचालन आय के अधीन शामिल नहीं किया गया है।

- (vi). जेएनपीटी ने लागत विवरणों में बीओटी प्रचालकों के मामले में प्रोद्भूत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी एवं व्ययों के इतर बीओटी प्रचालकों से प्राप्त आय पर विचार नहीं किया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अनुच्छेद 11 (iii) (ख) (iii) में यथा प्रतिवेदित, बीओटी प्रचालकों से अन्य आय अर्थात् बिजली तथा पानी प्रभार और बीओटी प्रचालकों के मामले में तदनुकूपी व्यय इस प्राधिकरण द्वारा समग्र पत्तन की वित्तीय/लागत स्थिति का निर्धारण करने के लिए प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में विचार किया गया था। इस प्रस्ताव के संदर्भ में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगते समय, पत्तन ने दोबारा अनुरोध किया गया था कि प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण किया जाए। तथापि, जेएनपीटी ने अपनी स्थिति को दोहराया है और कहा है कि बीओटी प्रचालकों से वसूल किए गए बिजली और जल प्रभार मीटर रीडिंग के आधार पर बीओटी प्रचालकों द्वारा उपभोग किए गए बिजली तथा पानी की लागत की प्रतिपूर्ति/वसूली की प्रकृति के अनुसार है और क्योंकि पॉलिसी के मामले के रूप में पत्तन ने प्रशुल्क संशोधन के लिए लागत विवरणों से बीओटी प्रचालकों को आरोप्य सम्पूर्ण आय तथा व्यय को अलग रखा है। जब पत्तन का दावा कि बिजली/पानी प्रभारों से बीओटी प्रचालकों से आय प्रतिपूर्ति की प्रकृति में है, एक वैध तर्क हो सकता है, इसे ध्यान में रखना होगा कि पत्तन द्वारा की गई ऐसी वसूली में उपरिव्ययों के रूप में लाभ तत्व शामिल है। इसके अलावा, पत्तन द्वारा प्रेषित संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण दर्शाता है कि अन्य पत्तन उपयोक्ताओं/कर्मचारियों से बिजली तथा पानी प्रभारों वसूली के द्वारा आय संपदा गतिविधि के अधीन पतन द्वारा सुविचारित किए गए हैं। ऐसी स्थिति में, प्रशुल्क निर्धारण के लिए केवल बीओटी प्रचालकों से आय तथा व्यय की समान प्रकृति पर विचार नहीं करना सही नहीं है। ऊपर उल्लिखित कारणों से और समग्र पत्तन की वित्तीय/लागत स्थिति पर विचार करने के मद्देनजर, हमने फरवरी 2011 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान अंगीकृत दृष्टिकोण को बनाए रखते हुए पिछली अवधि विश्लेषण एवं भविष्य वर्षों के अनुमानों में इस लेखा पर आय और व्यय दोनों के साथ गणना की है।

- (vii). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वार्षिक लेखे जीटीआईपीएल से पट्टा किराया आय क्रमशः रु 33.86 करोड़, रु 35.12 करोड़ और रु 36.44 करोड़ दर्शाता है। जेएनपीटी ने लागत विवरणों में इस आय पर विचार नहीं किया है। इस आय को प्रशुल्क परिदृश्य से अलग रखने के कारणों को अस्पष्ट रखा है। हमारे विश्लेषण में, तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित जीटीआईपीएल से पट्टा किराया आय को संपदा गतिविधि के अधीन सुविचारित की गई है। अगले तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित पट्टा किराया आय को भी जीटीआईपीएल के साथ जेएनपीटी द्वारा किए गए लाइसेंस करार के अनुसार 5 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि पर भी विचार किया है।

- (ग). जेएनपीटी ने प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट वर्ष 2005-06 से कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार मूल्यहास परिकलित किया है। फरवरी 2011 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, कम्पनी अधिनियम के अनुसार 31-03-2006 को संचयित मूल्यहास और बन्द निवल प्रखंड जेएनपीटी द्वारा क्रमशः रु 37720.04 लाख और रु 78419.01 लाख बताया गया था जिसपर मूल्यहास वर्ष 2006-07 से आगे के अनुवर्ती वर्षों के लिए परिकलित किया गया था। वर्तमान प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने 31-03-2006 को कम्पनी अधिनियम के अनुसार संचयित मूल्यहास और निवल प्रखंड क्रमशः रु 37393.12 लाख और रु 78745.93 लाख बताया गया है। इससे लगातार आधार पर वर्ष 2006-07 से बन्द निवल प्रखंड और मूल्यहास का अति-विवरण हुआ है। जेएनपीटी ने अन्तर के लिए पर्याप्त और उल्लिखित प्रत्युत्तर नहीं भेजा है। पर्याप्त प्रत्युत्तर/स्पष्टीकरण के अभाव में, इस प्रस्ताव में जेएनपीटी द्वारा सुविचारित 31 मार्च 2006 को बन्द निवल प्रखंड और अनुवर्ती वर्षों 2006-07 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित संशोधित मूल्यहास गणनाओं पर विश्वास किया गया है।

जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणनाओं से यह देखा गया है कि सभी वर्षों (2005-06 से 2015-16) के दौरान सकल प्रखंड में सभी संवर्धनों तथा हटावों पर मूल्यहास अलग-अलग परिसंपत्तियों की शुरुआत अथवा हटाने की वास्तविक तारीख को लेखा में लिए बिना परिकलित किया गया है। कम्पनी अधिनियम के अनुसार, संवर्धनों तथा हटावों पर मूल्यहास ऐसे संवर्धन की तारीख से यथानुपात आधार पर परिकलित किया है और हटाने के मामले में, उस तारीख तक जब परिसंपत्ति बेची, नष्ट अथवा बर्बाद, जैसी भी स्थिति हो, की गई हो। पिछले प्रशुल्क समीक्षा आदेश में इस संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त सलाह के बावजूद, पत्तन ने उसी दृष्टिकोण का

अनुसरण किया है। हालांकि जेएनपीटी ने, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों का अनुपालन करने के लिए, कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास की गणना अंगीकृत की है, पत्तन को उच्चतर मूल्यहास अथवा परिसंपत्तियों के पूर्ववर्ती प्रभाजन के रूप में पत्तन को लाभ हो सकता है। इसलिए, जेएनपीटी को कम्पनी अधिनियम की सच्ची निष्ठा से प्रावधानों को अंगीकृत करना चाहिए। पत्तन द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण कम्पनी अधिनियम के अनुसार यथानुपात आधार पर संवर्धनों/हटावों पर मूल्यहास की गणना नहीं करने में स्वीकार नहीं किया जा सकता। तथापि, संवर्धन अथवा हटाने की वास्तविक तारीख के ब्योरो के अभाव में, हम पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विचार करने के लिए बाध्य हैं। उपर्युक्त के मद्देनजर, पत्तन को एक बार दोबारा सलाह दी जाती है कि मूल्यहास की गणना करने में पूरी तरह से कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों का अनुसरण किया जाए।

(घ). जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव में वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित रु० 135.40 करोड़ के प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के स्थान पर वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों रु० 141.67 करोड़ पर विचार किया है। जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणनाओं से यह देखा गया है कि उसने बीओटी प्रचालकों के मामले में सीआईएसएफ व्ययों से संबंधित उपरिव्ययों पर विचार किया है जबकि इसने बताया है कि बीओटी प्रचालकों के मामले में आय तथा व्यय नीतिगत मामले में आय और व्यय सुविचारित नहीं किए गए हैं। हमारे विश्लेषण में, जैसाकि पहले बताया गया है, वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित बीओटी व्ययों पर सुविचारित किया गया है। इसलिए, वर्ष 2012-13 के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों रु० 135.40 करोड़ पर इस शर्त के अधीन विचार किया गया है कि प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के अधीन शामिल की गई परिसंपत्तियों के मामले में मूल्यहास (कम्पनी अधिनियम के अनुसार) में अन्तर का समायोजन किया जाएगा।

(ङ). जेएनपीटी ने लागत विवरणों में वित्त तथा विविध आय अर्थात् 'लॉच पास से आय' की केवल एक मद पर विचार किया है। जेएनपीटी के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वित्त एवं विविध आय की अन्य नियमित मदें परिसंपत्तियों की बिक्री, गेस्ट हाउस से आय, गैस एजेंसी से आय, सर्विस-योग्य नहीं रह गए सामानों की बिक्री से आय और विविध आय पर लाभ हैं। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित विविध आय क्रमशः रु० 3.41 करोड़, रु० 19.66 करोड़ और रु० 77.74 करोड़ है। जब विविध आय का ब्रेकअप भेजने की मांग की गई थी, पत्तन ने राशि का उल्लेख किए बिना मदों के विवरण को साधारण रूप से सूचीबद्ध किया गया है और बताया है कि आय की ये मदें प्रकृति में अनिश्चित हैं और प्रोद्भूत होने की संभावना नहीं है। हमारे विश्लेषण में, हमने पिछली समीक्षा में अंगीकृत स्थिति को बनाए रखते हुए निवेश तथा ऋणों से ब्याज और स्टाफ अग्रिम पर ब्याज को अलग रखते हुए वार्षिक लेखों के अनुसार वित्त एवं विविध आय की सभी मदों पर विचार किया है। तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए हमारे द्वारा सुविचारित वित्तीय एवं विविध आय तदनुसारी वर्षों के लिए जेएनपीटी द्वारा सुविचारित रु० 29.12 लाख, रु० 28.44 लाख और रु० 27.63 लाख के स्थान पर क्रमशः रु० 900.30 लाख, रु० 2160.05 लाख और रु० 7989.76 लाख परिगणित होता है।

(च). इसी प्रकार, जेएनपीटी ने लागत विवरणों में वित्त एवं विविध व्ययों (एफएमई) की केवल दो मदों अर्थात् बीमांकन मूल्यांकन के अनुसार पेंशन तथा ग्रेच्युटी अंशदान और लॉच किराये पर व्यय पर विचार किया है। वित्त एवं विविध व्ययों की अन्य मदों में गैस एजेंसी व्यय, बैंक प्रभार, गेस्ट हाउस व्यय आदि शामिल हैं। वित्त और विविध आय के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, हमने ऋणों पर ब्याज के अलावा सभी व्ययों पर विचार किया है, जैसा उक्त तीन वर्षों के वार्षिक लेखों में दर्शाया गया है।

(ज) उपर्युक्त के अलावा, वर्ष 2012-13 के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एफएमई में एएसआईडीई योजनाओं के अधीन राज्य सरकार को पत्तन द्वारा दिए गए योजना के लिए रु० 16.30 करोड़ की राशि शामिल है। वार्षिक लेखों में बताया गया है कि उड़ान और पनवेल तालुका में सड़कों के सुधार के लिए मंत्रालय के निदेशों के अनुसार पत्तन द्वारा उक्त योगदान किया गया था। लागत विवरणों में भी, जेएनपीटी ने एफएमई के अधीन इस मद पर विचार किया है परन्तु, तथापि, अवसंरचना आरक्षण से यथा अंतरण समकक्ष राशि दर्शाते हुए इसे दोबारा घटाया है। वार्षिक लेखों में भी जेएनपीटी ने उल्लेख किया है कि यह व्यय अवसंरचना आरक्षण (एस्करो खाता) से भुगतान किए जाने पर विचार किया है क्योंकि यह पत्तन के पड़ोस में अवसंरचना सुविधाओं के सृजन से संबंधित है।

खंड 2.8.3 के अनुसार, एस्करो खाते में उपार्जन पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के लिए प्रयुक्त किया जाएगा। वैसे, पत्तन क्षेत्र के बाहर सड़कों के सुधार के लिए जेएनपीटी द्वारा किया गया योगदान दिशानिर्देश प्रावधानों के अनुसार पात्र निवेश नहीं हो सकता। तथापि, चूंकि मंत्रालय ने एएसआईडीई योजना के लिए राज्य सरकार को योगदान के लिए पत्तन को निदेश दिए हैं, एस्करो खाते से व्यय रूप में यह व्यय विचार करते हुए जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण की गणना की गई है।

(छ). जेएनपीटी ने मूल्यहास गणनाओं के साथ सभी वर्षों 2005-06 से 2015-16 के लिए गतिविधि-वार नियोजित पूंजी हेतु गणनाएं भेजी हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए जेएनपीटी द्वारा लागत विवरणों में प्रतिवेदित बन्द निवल प्रखंड पर विचार किया गया है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.7 और 2.9.8 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड कारोबार परिसंपत्तियों/सुविधाओं, कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों/सुविधाओं तथा सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों/सुविधाओं में पृथक्कृत किया जाना चाहिए और परिसंपत्तियों/सुविधाओं की प्रत्येक श्रेणी के लिए प्रतिलाभ की भिन्न दर निर्धारित करे। प्रारंभिक प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने कहा है कि पत्तन सभी परिसंपत्तियां कारोबार परिसंपत्तियों पर विचार करता है। तथापि, इस संबंध में उठाए गए प्रश्न के आधार पर, जेएनपीटी ने 'कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों' के रूप में अपनी कुछ परिसंपत्तियों को वर्गीकृत किया है और कहा है कि 'सामाजिक दायित्व परिसंपत्ति' श्रेणी के अधीन कोई परिसंपत्तियां वर्गीकृत नहीं की गई हैं। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है और अपने संशोधित प्रस्ताव में पत्तन द्वारा प्रतिवेदित कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों का मूल्य सभी वर्षों 2010-11 से 2015-16 के लिए बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है।

नियोजित पूंजी के प्रयोजन के लिए कार्य पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार हमारे द्वारा सुविचारित किया गया है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 कार्य पूंजी की स्वीकार्यता के लिए प्रतिमान निर्धारित करता है। सुविचारित कार्य पूंजी के ब्योरे निम्नवत् हैं:-

- (i). प्रतिमानों के अनुसार, भारतीय रेलवे द्वारा देय दो माह की संपदा आय और दो माह के टर्मिनल प्रभार स्वीकार्य विविध देनदारों के लिए सीमा हैं। भारतीय रेलवे को देय टर्मिनल प्रभार जेएनपीटी के मामले में प्रासंगिक नहीं हैं। हमने हमारे द्वारा विविध देनदारियों के मूल्य के रूप में सुविचारित दो माह की संपदा आय पर विचार किया है।
- (ii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित केपिटल पुर्जों के लिए वस्तुसूची पर सीमा एक वर्ष का औसत उपभोग है और वस्तुसूची की अन्य मदों पर सीमा ईंधन के अलावा भंडारों के छह माह के औसत उपभोग है। जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वस्तुसूची के मूल्य के रूप में 12 महीनों के उपभोग पर विचार किया है। जेएनपीटी केपिटल पुर्जों को अचल परिसंपत्तियों के हिस्से के रूप में विचार किया है। हमने वस्तुसूची के मूल्य के रूप में उक्त वर्षों के दौरान अन्य भंडारों के छह माह के वास्तविक उपभोग पर विचार किया है।
- (iii). प्रशुल्क दिशानिर्देश में निर्धारित नकद जमा पर सीमा एक माह के रोकड़ व्यय हैं। रोकड़ शेष वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान मूल्यहास के अलावा एक माह के वास्तविक प्रचालन व्ययों तथा प्रबंधन एवं सामान्य व्ययों पर विचार किया है।
- (iv). जेएनपीटी ने परिसर पर नियोजित पूंजी के अनुमानन में किसी मौजूदा देयताओं पर विचार नहीं किया है कि दिशानिर्देश वर्तमान देयताओं के अनुमानन के लिए स्पष्ट प्रतिमान दिशानिर्देश निर्धारित नहीं करते हैं। दिशानिर्देशों का खंड 2.9.4 'मौजूदा परिसंपत्तियां घटा मौजूदा देयताएं' रूप में स्पष्ट रूप से कार्य पूंजी परिभाषित करता है। इसलिए, कार्य पूंजी के अनुमानन में किसी मौजूदा देयताओं पर विचार नहीं करना दिशानिर्देश प्रावधान का अनुपालन नहीं होगा। फरवरी 2011 में प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, इस प्राधिकरण ने मौजूदा देयताओं अर्थात् कर्मचारियों को देय देयताएं, विविध ऋणदाता, अन्य पत्तनों को देयताएं और प्रोद्भूत व्यय जो मौजूदा परिसंपत्तियों के लिए प्रासंगिक पाए गए हैं, की कुछ मदों पर विचार किया है। इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट मौजूदा देयताओं की वही मदें तत्संबंधी वर्षों के लिए मौजूदा देयताओं के रूप में सुविचारित की गई हैं।
- (v). मौजूदा परिसंपत्तियों तथा मौजूदा देयताओं के स्वीकार्य स्तर पर विचार करते हुए, वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए कार्य पूंजी क्रमशः ₹ 19.78 करोड़ और ₹ 30.23 करोड़ परिगणित होती है। वर्ष 2012-13 के लिए, मौजूदा देयताओं का मूल्य मौजूदा परिसंपत्तियों के मूल्य की अपेक्षा अधिक पाया गया है, और, इसलिए, कार्यपूंजी का मूल्य वर्ष 2012-13 के लिए 'शून्य' सुविचारित किया गया है।
- (vi). जेएनपीटी ने बताया है कि इसने नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की गणना के प्रयोजन के लिए एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के मूल्य को घटाया है। जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणनाओं से यह देखा गया है कि इसने उस वर्ष के लिए निर्धारित नियोजित पूंजी से वर्ष विशेष में एस्क्रो खाता से निधियित परिसंपत्तियों के सकल मूल्य को घटाया है। तथापि, दिशानिर्देशों के अनुसार, अवसंरचना आरक्षण की सृजित परिसंपत्तियां प्रतिलाभ के लिए पात्र नहीं करेगी, जिसका अर्थ है कि ये परिसंपत्तियां वापसी के लिए तब तक योग्य नहीं होगी जब तक इसे पूर्णतः राइट ऑफ नहीं किया जाता है। तथापि, जेएनपीटी ने संचयी आधार पर एस्करो लेखा से सृजित परिसंपत्तियों के डब्ल्यूडीवी पर विचार नहीं किया है। हमने संचयी आधार पर वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के लिखित मूल्य पर कार्य किए हैं और लागत विवरणों में अलग से दिखाए हैं। दिशानिर्देश प्रावधानों के अनुसार, इन परिसंपत्तियों पर कोई प्रतिलाभ स्वीकार नहीं किया गया है।
- (ज). संशोधित प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने तीन आरएमक्यूसी को बदलने तथा एक नई आरएमक्यूसी की खरीद के लेखा पर वर्ष 2011-12 और 2012-13 में क्रमशः 1,50,000 टीईयू प्रत्येक पर संस्थापित क्षमता में संवर्धनों पर विचार किया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित कंटेनर गतिविधि और बल्क गतिविधि के लिए संस्थापित क्षमता पर विचार करते हुए, उक्त तीन वर्षों के लिए क्षमता उपयोगिता क्रमशः 68.65 प्रतिशत, 69.83 प्रतिशत और 72.89 प्रतिशत परिगणित होता है। तदनुसार, उक्त तीन वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ दिशानिर्देशों के अनुसार कारोबार परिसंपत्तियों पर अधिकतम 16 प्रतिशत की अधिकतम दर और कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों पर 6.35 प्रतिशत की जोखिम मुक्त दर पर स्वीकृत किया गया है।
- (झ). उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रतिलाभ के बाद निवल अधिशेष/(घाटा) स्थिति ₹ 34.11 करोड़, ₹ 32.67 करोड़ और ₹ 86.62 करोड़ कुल ₹ 153.39 करोड़ का घाटा दर्शाता है।
- (ञ). मुख्य पैरामीटरों के मामले में अनुमानों की तुलना में जेएनपीटी के वास्तविक निष्पादन में भिन्नताएं नीचे दी गई तालिका में दिए गए हैं:-

(₹ करोड़ों में)

विवरण	2010-11 to 2012-13 (कुल)		
	अनुमान	वास्तविक	भिन्नता
कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)	29.16	31.12	+6.75%
बल्क कार्गो यातायात (लाख टनों में)	28.14	28.39	+0.89%
प्रचालन आय	1754.41	1905.61	+8.62%
प्रचालन व्यय	977.07	1079.35	+10.47%
प्रबंधन एवं सामान्य व्यय	280.64	362.19	+29.06%
वित्त एवं विविध व्यय	116.17	276.92	+138.37%
नियोजित पूंजी	1663.32	1535.94	-7.66%
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	4.69%	5.23%	+11.53%

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 पूर्व अधिशेष के समायोजन के लिए + अथवा - 20 प्रतिशत का निष्पादन भिन्नता निर्धारित करता है। जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि किसी भी मुख्य पैरामीटर, अर्थात् यातायात, प्रचालन आय, प्रचालन व्यय और नियोजित पूंजी 20 प्रतिशत से अधिक भिन्नता दर्शाता है। वास्तव में, प्रहस्तित यातायात और अर्जित प्रचालन आय के पैरामीटर क्रमशः लगभग 7 प्रतिशत और 8 प्रतिशत की सकारात्मक भिन्नता दर्शाता है। प्रचालन व्ययों में लगभग 10 प्रतिशत की सकारात्मक भिन्नता भी यातायात और प्रचालन आय के साथ टेंडम में दिखाई देता है। परन्तु, प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों और वित्त एवं विविध व्ययों में भारी सकारात्मक भिन्नता है जोकि क्रमशः लगभग 29 प्रतिशत और 152 प्रतिशत है। इन दो पैरामीटरों के रूप में वास्तविक निष्पादन महत्वपूर्ण है। पूरी तरह से, लगभग ₹0 280 करोड़ के कुल अनुमानित प्रबंधन उपरिव्ययों के स्थान पर, पत्तन ने वास्तव में लगभग ₹0 362 करोड़ खर्च किए हैं, परिणामस्वरूप, ₹0 82 करोड़ अतिरिक्त खर्च। इसलिए, पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि इस स्थिति को देखें और भविष्य में प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों को शामिल करने के सभी प्रयास करें।

एफएमई में, मुख्य व्यय पेंशन, ग्रेच्युटी और छुट्टी वेतन निधियों में योगदान है। कुल अनुमानित पेंशन, ग्रेच्युटी तथा वेतन छुट्टी अंशदान के प्रति ₹0 107 करोड़ का योगदान, पत्तन ने वास्तव में ₹0 263 करोड़ का योगदान दिया है, परिणामस्वरूप, ₹0 156 करोड़ की भिन्नता। ₹0 156 करोड़ की भिन्नता बीमांकन मूल्यांकन के आधार पर किए गए योगदान के लेखा पर है, जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है।

ऊपर यथा स्पष्ट प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों और पेंशन, ग्रेच्युटी और छुट्टी वेतन अंशदान में भारी अन्तर के मददेनजर, उपर्युक्त तीन वर्षों के लिए कुल लागत/वित्तीय स्थिति यातायात और प्रचालन आय में मामूली सकारात्मक भिन्नता के बावजूद ₹0 153.39 करोड़ का घाटा है।

समाहित करने के लिए, कोई भी मुख्य पैरामीटर 20 प्रतिशत से अधिक की भिन्नता नहीं दर्शाता है। वास्तव में, यातायात और प्रचालन आय सकारात्मक भिन्नता दर्शाता है। इसलिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए जेएनपीटी का पिछला घाटा का सामायोजन का कोई मामला नहीं है।

- (व) (क). जेएनपीटी ने अक्टूबर 2012 में दाखिल किए गए मूल प्रस्ताव में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कंटेनर यातायात क्रमशः 12.70 लाख टीईयू, 13.50 लाख टीईयू और 14.20 लाख टीईयू का अनुमान लगाया है। सितम्बर 2013 में पत्तन द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने अनुमानित यातायात में मामूली ऊर्ध्वमुखी संशोधन किया है और वर्ष 2012-13 में प्रहस्तित 12.08 लाख टीईयू के वास्तविक यातायात के स्थान पर क्रमशः 13.00 लाख टीईयू, 14.00 लाख टीईयू और 15.00 लाख टीईयू पर अनुमान लगाया है। पत्तन द्वारा परिकल्पित वृद्धि दर 2012-13 के वास्तविक यातायात को आधार रूप में लेते हुए लगभग 7 प्रतिशत वार्षिक परिगणित करती है। पत्तन ने पुष्टि की है कि पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमानित यातायात आंकड़े मंत्रालय से विचार-विमर्श से निर्धारित 12वीं पंचवर्षीय योजना/आरएफडी लक्ष्यों के अनुसार हैं और क्रेनों/पत्तन उपस्कर की खरीद/बदलाव की वजह से परिकल्पित क्षमता संवर्धन को लेखा में लेते हुए भी है। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, किसी भी पीपीपी परियोजना के इस प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2015-16 तक में शुरू होने की संभावना नहीं है और इसलिए इस लेखा पर कोई अतिरिक्त यातायात सुविचारित नहीं किया गया है। जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रेषित अनुमान बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं।
- (ख). जेएनपीटी ने सभी वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए समान रूप से 8.00 लाख टन प्रत्येक के सीमेंट तथा ब्रेक बल्क कार्गो का अनुमान लगाया है। जेएनपीटी द्वारा 2012-13 में प्रहस्तित वास्तविक सीमेंट तथा ब्रेक बल्क कार्गो यातायात लगभग 7 लाख टन बताया गया है। जब यातायात अनुमानन में किसी वृद्धि दर पर विचार नहीं करने का कारण स्पष्ट करने की मांग की गई थी तो पत्तन ने बताया था कि सीमेंट तथा ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन शैलो डाट बर्थों तक सीमित है और अनुमान पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूचना और पिछले दो वर्षों में रुझान पर आधारित हैं। यह देखा गया है कि पिछले 3 वर्षों के वास्तविक आंकड़े गिरता रुझान दिखाता है। अतः, पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए अनुमानित 8 लाख टन प्रति वर्ष का अनुमानित यातायात इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (ग). बीओटी प्रचालकों के यातायात अनुमान जेएनपीटी के लिए पोत संबंधित आय के अनुमानन और इन टर्मिनल प्रचालकों से जेएनपीटी में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के इस मामले में प्रासंगिक है।
- (घ). सितम्बर 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित 10.44 लाख टीईयू के वास्तविक यातायात के स्थान पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए 6 लाख टीईयू पर एनएसआईसीटी के यातायात अनुमान पर विचार किया है। जीटीआईपीएल के मामले में, पत्तन ने वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित 20.07 लाख टीईयू के वास्तविक यातायात के स्थान पर प्रत्येक वर्ष के लिए 13.95 लाख टीईयू पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात का अनुमान लगाया है। जेएनपीटी ने बताया है कि बीओटी प्रचालकों के यातायात अनुमान बीओटी प्रचालकों द्वारा दिए गए पूर्वानुमानों पर आधारित हैं और एक बीओटी प्रचालक ने इस प्राधिकरण द्वारा लागू प्रशुल्क में कटौती के मददेनजर एमजीटी स्तरों में थ्रुपुट को कम करने के लिए उनके आशय को दर्शाया है और पास थ्रू के रूप में रॉयल्टी स्वीकार नहीं करने की वजह से है।

एनएसआईसीटी तथा जीटीआईपीएल के मामले में जेएनपीटी के यातायात अनुमान पिछले 3 वर्षों के दौरान एनएसआईसीटी तथा जीटीआईपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर विचार करते हुए वास्तविक दिखाई नहीं देते हैं। इसलिए, वर्ष 2012-13 के दौरान बीओटी टर्मिनलों द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात में 3 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि, फार्म-9 में जेएनपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित तत्संबंधी बीओटी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क के पिछले संशोधन में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत पहुंच का अनुसरण करते हुए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात पूर्वानुमानों पर विचार किया है। जेएनपीटी के मामले में पोत संबंधित आय और रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के अनुमानन के लिए बीओटी प्रचालकों के लिए भिन्न यातायात अनुमानों पर विचार करने के लिए इस प्राधिकरण की ओर से ठीक नहीं होगा।

वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित पोत यातायात अनुमानन और कुल जीआरटी अनुमानन एनएसआईसीटी तथा जीटीआईपीएल के मामले में हमारे द्वारा सुविचारित संशोधित यातायात अनुमानों के आधार पर संशोधित किया गया है।

(ड). बीपीसीएल के मामले में जेएनपीटी के यातायात अनुमान इस विश्लेषण में विश्वास किए गए हैं और बीपीसीएल से जेएनपीटी को रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का अनुमानन और जेएनपीटी के लिए पोत संबंधित आय के अनुमानन के प्रयोजन के लिए विचार किया है।

(vi). (क). जेएनपीटी ने वर्ष 2012-13 के दौरान तत्संबंधी गतिविधियों से अर्जित वास्तविक आय के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रचालन आय का अनुमान लगाया है। कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से आय में कंटेनर प्रहस्तन प्रभार, भंडारण (विराम समय) प्रभार, प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभार, हैच कवर खोलना प्रभार, सामान्य रेल प्रभार और अन्य विविध आय शामिल है। पत्तन ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए टीईयू में अनुमानित यातायात मात्रा के लिए समायोजित, तत्संबंधी गतिविधि/प्रशुल्क मद के अधीन वर्ष 2012-13 के दौरान वसूल किए गए वास्तविक आय के आधार पर, उपर्युक्त सभी गतिविधियों/प्रशुल्क मदों के लिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर आय का अनुमान लगाया है। पत्तन ने दरमान में निर्धारित प्रशुल्क के आधार पर मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर आय अनुमानों के लिए विस्तृत गणना भेजने में अपनी अयोग्यता अभिव्यक्त की है। अतः, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कंटेनर प्रहस्तन आय के अनुमानन में जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने यह कहते हुए कंटेनर प्रहस्तन आय के अधीन निजी सीएफएस प्रचालक से रॉयल्टी प्राप्तियों का अनुमान लगाया है कि सीएफएस प्रचालक बीओटी प्रचालक नहीं है। पहले बताए गए कारणों से, निजी सीएफएस प्रचालक से अनुमानित रॉयल्टी प्राप्तियां प्रचालन आय से अलग की गई हैं और तत्संबंधी वर्षों के लिए अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के अधीन सुविचारित किया गया है।

(ख). बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से आय भी वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित यातायात के लिए समायोजित वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक यातायात और आय के आधार पर पत्तन द्वारा अनुमानित की गई है। जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणनाओं से यह देखा गया है कि इसने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यथानुपात आधार पर प्रचालन आय के अनुमानन में केवल वास्तविक और अनुमानित सीमेंट कार्गो मात्रा पर विचार किया है। पत्तन द्वारा प्रेषित प्रचालन आय के अनुमानन को सीमेंट तथा ब्रेक बल्क कार्गो दोनों को लेखा में लेते हुए संशोधित किया गया है। इसके अलावा, एक्सल शीट गणनाओं में गलती की वजह से, बल्क कार्गो से घाटशुल्क आय को वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए उच्चतर स्तर पर गलत तरीके से अनुमानित किया गया है। त्रुटि में सुधार किया गया है और घाटशुल्क आय का अनुमान संशोधित किया गया है।

वर्ष 2012-13 के लिए बल्क कार्गो गतिविधि से वास्तविक भंडारण आय वर्ष 2011-12 के लिए ₹ 80.32 लाख के स्थान पर ₹ 558.67 लाख प्रतिवेदित किया गया है। इसके अलावा, वर्ष 2010-11 के लिए बल्क गतिविधि से वास्तविक भंडारण आय ₹ 414.30 लाख प्रतिवेदित की गई है। जेएनपीटी ने अगले तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए भंडारण आय के अनुमानन के लिए पिछले छह वर्षों (2007-08 से 2012-13) की औसत भंडारण आय पर विचार किया है। पिछले 3 वर्षों के दौरान भंडारण आय में भारी भिन्नता पर विचार करते हुए, जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया है। तथापि, पिछले छह वर्षों की औसत की बजाय, पिछले 3 वर्षों की औसत वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से भंडारण आय के अनुमानन के लिए सुविचारित किया गया है।

(ग). जेएनपीटी ने वर्ष 2012-13 के दौरान अर्जित वास्तविक आय के आधार पर भी पोत संबंधित आय का अनुमान लगाया है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पांच मुख्य श्रेणियों अर्थात् एनपीटीसीटी कंटेनर पोत, जेएनपीटी सीमेंट पोत, एनएसआईसीटी पोत, जीटीआईपीएल पोत और बीपीसीएल पोत के अधीन पोतों का कुल जीआरटी वर्ष 2012-13 के दौरान प्राप्त किए गए पोतों के तत्संबंधी समूह के वास्तविक कुल जीआरटी के आधार पर अनुमान लगाया गया है और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित यातायात मात्रा के लिए समायोजित किया गया है। पोत संबंधित प्रशुल्क मदों जैसे पत्तन देयताएं, पाइलटेंज तथा टोवेज, बर्थ किराया प्रभार और अन्य पोत संबंधित आय के अधीन वर्ष 2012-13 के दौरान पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक आय 2012-13 के लिए वास्तविक कुल जीआरटी का इस्तेमाल करते हुए अनुवर्ती वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए एक्स्ट्रापोलेट किया है और यथानुपात आधार पर अनुवर्ती 3 वर्षों के लिए कुल जीआरटी का अनुमान लगाया है। जब वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पोत संबंधित आय के अनुमानन में जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया है, पहले उल्लिखित कारणों से, उपर्युक्त तीन वर्षों के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित कुल जीआरटी एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के मामले में हमारे द्वारा सुविचारित संशोधित कंटेनर यातायात अनुमानों के आधार पर संशोधित किया गया है।

जेएनपीटी ने वर्ष 2012-13 के दौरान प्रचलित ₹ 54.40 प्रति अमेरिकी डॉलर की वास्तविक (औसत) दर पर विचार करते हुए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पोत संबंधित आय का अनुमान लगाया है। जेएनपीटी ने पोत संबंधित आय के अनुमानन में प्रचलित बाजार दर के अनुसार विनिमय दर उतार-चढ़ाव के प्रभाव को नहीं लिया था। यह प्राधिकरण अनुमानन प्रयोजन के लिए भारतीय रुपये में डॉलर मूल्यवर्गित दरों के परिवर्तन के लिए प्रशुल्क मामलों को अंतिम रूप दिए जाने के समय प्रचलित विनिमय दर पर विचार करने की एकसमान पद्धति का अनुसरण करता है। इसलिए, वर्ष 2013-14 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित पोत संबंधित आय 1 अप्रैल 2013 से इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक प्रचलित औसत विनिमय दर को लेखा में लेते हुए संशोधित किया गया है, जोकि ₹ 60.50 प्रति अमेरिकी डॉलर परिगणित होता है। अगले दो वर्षों 2014-15 और 2015-16 के लिए, पोत संबंधित आय इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने के समय प्रचलित ₹ 61.13 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय मदर को लेखा में लेते हुए वर्ष 2012-13 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित ₹ 54.40 प्रति अमेरिकी डॉलर की आधार दर पर विचार करते हुए, यथानुपात आधार पर, संशोधित किया गया है।

- (घ). जेएनपीटी की संपदा संबंधित आय में भूमि पर किराया, भवनों पर किराया, टाउनशिप से किराया, बिजली तथा पानी प्रभारों की वसूली और विविध आय शामिल है। जेएनपीटी ने, बिजली प्रभारों की वसूली के मामले को छोड़कर, भूमि नीति दिशानिर्देश, 2004 के अनुसार 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि प्रतिवर्ष (कम्पाउंडेड) के साथ वर्ष 2012-13 के दौरान अर्जित वास्तविक संपदा संबंधित आय के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए संपदा संबंधित आय का अनुमान लगाया है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए बिजली प्रभारों की वसूली के लेखा पर आय अनुमान प्रयोजन के लिए वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों पर जेएनपीटी द्वारा सुविचारित वृद्धि कारक 10 प्रतिशत है।

उपर्युक्त मदों के मामले में पत्तन द्वारा प्रेषित आय अनुमान सही पाए गए हैं और इसलिए, बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है।

जेएनपीटी ने संपदा संबंधित आय के अधीन वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए जीटीआईपीएल से अनुमानित पट्टा किराया आय पर विचार नहीं किया है। जैसाकि पिछले निष्पादन के विश्लेषण में बताया गया है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए जीटीआईपीएल से अनुमानित पट्टा किराया आय जीटीआईपीएल के साथ किए गए लाइसेंस करार के प्रासंगिक प्रावधान के अनुसार 5 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2012-13 के लिए जेएनपीटी द्वारा लेखांकित जीटीआईपीएल से वास्तविक पट्टा किराया आधार पर विचार किया गया है।

जैसाकि पिछले निष्पादन के विश्लेषण में चर्चा की गई है, जेएनपीटी ने लागत विवरणों में बीओटी प्रचालकों के मामले में प्रोद्भूत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी एवं व्यय से इतर बीओटी प्रचालकों से प्राप्त आय पर विचार नहीं किया है और हमने संपदा गतिविधि के अधीन बीओटी प्रचालकों के मामले में अन्य आय तथा व्ययों पर विचार किया है। इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, बीओटी प्रचालकों से अनुमानित अन्य आय (रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी से इतर) वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक अन्य आय के बराबर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमान लगाया है और संपदा गतिविधि के अधीन विचार किया है। प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, बीओटी प्रचालकों के लेखा पर आय एवं व्यय पर कोई वृद्धि सुविचारित नहीं की गई है, इस प्रिमाइस पर कि व्ययों में किसी वृद्धि से बीओटी प्रचालकों से तदनुसूची वसूली द्वारा पूर्णतः क्षतिपूर्ति की जाएगी।

वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित संपदा गतिविधि के अधीन संपदा संबंधित आय उपर्युक्त संशोधनों के अधीन सुविचारित की गई है।

संपदा किरायों के लिए दरें सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित की जाती हैं। जेएनपीटी में संपदा किराया प्रभारों का संशोधन अतिदेय है। किन्तु, संपदा किरायों से अनुमानित आय इस कार्यवाही में केवल पत्तन की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति निर्धारित करने के लिए है और यह देखने के लिए है कि क्या इस गतिविधि से होने वाला अधिशेष, यदि कोई हो, अन्य घाटे वाली गतिविधियों की प्रति-सहायिकी के लिए उपयोग की जा सकती थी, जैसाकि प्रशुल्क नीति दिशानिर्देशों के खंड 2.11.5 में दिया गया है।

- (ङ). तत्संबंधी वर्षों के लिए तत्संबंधी बीओटी प्रचालकों के अनुमानित थ्रुपुट के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित बीओटी प्रचालकों से अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के लिए हमारे द्वारा सुविचारित संशोधित यातायात अनुमानों के आधार पर संशोधित किए गए हैं। किसी मामले में, इसका इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान सम्पूर्ण रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां एस्करो खाते में उपार्जित सुविचारित की गई हैं, जैसाकि जेएनपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए निजी सीएफएस प्रचालक से अनुमानित रॉयल्टी प्राप्ति को भी एस्करो खाते में लिया गया है।

वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वास्तविकताओं और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानों के आधार पर एस्करो खाते में उपार्जन और उपयोगिताओं को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु० करोड़ों में)

विवरण	वास्तविक			अनुमान		
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
2009-10 तक संचयी उपार्जन	1546.94	--	--	--	--	--
घटाएँ: 2009-10 तक संचयी उपयोग	85.68	--	--	--	--	--
एस्करो खाते में ओपनिंग बैलेंस	1461.26	1845.88	2311.92	2674.05	2993.86	1666.99
जोड़ें: वर्ष के दौरान रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां	547.43	534.27	400.35	420.81	442.46	464.89
उप जोड़	2008.69	2380.15	2712.27	3094.86	3436.32	2131.88
घटाएँ: वर्ष के दौरान उपयोग	162.81	68.23	38.22	101.00	1769.33	183.00
क्लोजिंग बैलेंस	1845.88	2311.92	2674.05	2993.86	1666.99	1948.88

जैसाकि पहले बताया गया है, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, वर्ष विशेष में एस्करो खाते में संचयन पांच वर्षों के भीतर अवसरचक्रा विकास के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। तदनुसार, 2011-12 तक एस्करो खाते में संचयी उपार्जन, जो रु० 2628.64 करोड़ (रु० 1546.94 + रु० 547.43 + रु० 534.27) परिगणित होता है, वर्ष 2015-16 के भीतर उपयोग किया जाना चाहिए। जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2012-13 तक एस्करो खाते से वास्तविक संचयी उपयोग रु० 354.93 करोड़ सुविचारित किया गया है, जैसाकि जेएनपीटी द्वारा बताया गया है। हमारे द्वारा सुविचारित वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान एस्करो खाते से संशोधित अनुमानित उपयोगिताएं रु० 2053.33 करोड़ परिगणित होता है, जिसपर इस विश्लेषण में बाद वाले पृथक अनुच्छेद में चर्चा की गई है। वर्ष 2015-16 तक संचयी उपयोग रु० 2408.26 करोड़ (रु० 354.93 + रु० 2053.33) परिगणित होती है, जोकि दिशानिर्देशों के अनुसार न्यूनतम खर्च अपेक्षा से रु० 220.38 करोड़ (रु० 2628.64 करोड़ घटाव रु० 2408.26 करोड़) तक कम है। अतः मौजूदा प्रशुल्क चक्र

(अर्थात् 31 मार्च 2016) के अंत में एस्करो खाते में उपयोग नहीं किए गए उपार्जन रु0 220.38 करोड़ इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के प्रयोजन के लिए अनुमानित अधिशेष/घाटा स्थिति से समायोजित की गई है, जिसपर विश्लेषण के बाद वाले भाग में चर्चा की गई है।

- (vii). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/टर्मिनल प्रचालकों के व्यय पूर्वानुमान सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा आवागमन के संदर्भ में कीमत के उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। इस प्राधिकरण ने वित्तीय वर्ष 2013-14 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले मामलों के संबंध में व्ययों के पूर्वानुमान के प्रयोजन के लिए 7 प्रतिशत के वृद्धि कारक को अंगीकृत किया है। जेएनपीटी ने, सितम्बर 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में, कहा है कि 7 प्रतिशत का महंगाई कारक दिशानिर्देशों के अनुसार पूर्वानुमानों के लिए सुविचारित किया गया है, वेतनों एवं मजदूरी, बिजली, ईंधन प्रभारों तथा पेंशन एवं ग्रेच्युटी में अंशदान के मामलों को छोड़कर। जेएनपीटी ने व्ययों की इन मदों के मामले में वृद्धि की उच्चतर दर का दावा किया है और उसके कारण दिए हैं। अनुमानित प्रचालन व्ययों का नीचे विश्लेषण किया गया है:-

(viii). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि

- (क). जेएनपीटी ने पिछले तीन वर्षों के दौरान प्राप्त वृद्धि के वास्तविक रुझान के आधार पर 2012-13 की वास्तविक वेतन तथा मजदूरी लागत में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वेतनों तथा मजदूरी लागत के अनुमानन में 12 प्रतिशत वार्षिक के उच्चतर वृद्धि कारक पर विचार किया है। इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे दर्शाते हैं कि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान वास्तविक वृद्धि तत्संबंधी पूर्व वर्षों के वास्तविक पर क्रमशः 17.45 प्रतिशत और 28.40 प्रतिशत हैं। पत्तन ने बताया है कि उसने महापत्तनों में तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के मजदूरी संशोधन, जो 1 जनवरी 2012 से देय था, के प्रभाव के लिए खाते में वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान प्रावधान सृजित किए हैं। पत्तन द्वारा यथा प्रेषित मजदूरी संशोधन के लिए सृजित प्रावधान के प्रभाव को नजरअंदाज करते हुए, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान वास्तविक वृद्धि क्रमशः 13.50 प्रतिशत और 9.50 प्रतिशत परिगणित होता है, जो दर्शाता है कि पत्तन द्वारा सुविचारित 12 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक वास्तविक नहीं है। इसलिए, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वेतन तथा मजदूरी अनुमान, 2012-13 के वास्तविक को आधार रूप में लेते हुए, तत्संबंधी पूर्ववर्ती वर्षों के वास्तविक/अनुमान में 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं। मजदूरी संशोधन के लिए किसी पृथक वृद्धि पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि 2012-13 के वास्तविक में मजदूरी संशोधन प्रभाव के लिए लेखा में पत्तन द्वारा किया गया प्रावधान शामिल है।

जेएनपीटी ने बताया है कि वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक वेतन और मजदूरी लागत फार्म-3ख में रु0 153.95 करोड़ बताया गया है। परन्तु, गतिविधि-वार लागत विवरणों में प्रतिवेदित वेतनों तथा मजदूरियों की राशि रु0 163.21 करोड़ परिगणित होती है। अन्तर के लिए कारण अस्पष्ट रह गया है। गतिविधि वार लागत विवरणों में प्रतिवेदित वर्ष 2012-13 के लिए वेतन तथा मजदूरी लागत का जोड़ वर्ष 2012-13 के वार्षिक लेखों के साथ करार के अनुसार देखा गया है और इसलिए इसे अगले तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए वेतन तथा मजदूरी लागत के अनुमानन के लिए हमारे विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (ख). जेएनपीटी ने बताया है कि वर्ष 2012-13 के लिए (फार्म-3ख में) वास्तविक इकाई बिजली लागत रु0 11.78 प्रति इकाई बताई गई है और 17 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए अगले तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित इकाई बिजली लागत कम्पाउंड किया गया है। पत्तन ने इसके द्वारा दावा किए गए उच्चतर वृद्धि के समर्थन में अपने जनरल लेजर के अनुसार वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान कुल बिजली व्यय दर्शाते हुए विवरण भेजा है। पत्तन द्वारा प्रेषित ब्योरों के अनुसार, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान इकाई बिजली लागत में वास्तविक वृद्धि तत्संबंधी पूर्ववर्ती वर्षों पर क्रमशः 18 प्रतिशत और 14 प्रतिशत हैं। पत्तन ने वृद्धि के समर्थन में एमएसईबी से हाल की बिल प्रतियां नहीं भेजी हैं। वैध दस्तावेजी साक्ष्य के अभाव में, पत्तन द्वारा दावाकृत उच्च वृद्धि पर विचार नहीं किया जा सकता था। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित इकाई बिजली लागत वर्ष 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक इकाई बिजली लागत को लेते हुए 7 प्रतिशत वार्षिक के सामान्य वृद्धि कारक को लागू करते हुए परिगणित किया गया है।

वर्ष 20113-14 से 2015-16 के लिए बिजली का अनुमानित उपभोग वर्ष 2012-13 के लिए बिजली के वास्तविक उपभोग के आधार पर सुविचारित किया गया है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित थ्रुपुट के लिए समायोजित किया गया है।

वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के मामले में कुल बिजली लागत तत्संबंधी वर्षों के लिए अनुमानित इकाई बिजली लागत और अनुमानित बिजली उपभोग पर विचार करते हुए परिगणित किया गया है।

- (ग). जेएनपीटी ने बताया है कि वर्ष 2012-13 के लिए (फार्म-3ख में) वास्तविक इकाई ईंधन लागत रु0 48.62 प्रति लिटर बताई गई है और 26 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए अगले तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित इकाई ईंधन लागत कम्पाउंड किया गया है। पत्तन ने 1 जुलाई 2009 से 30 सितम्बर 2013 अवधि के दौरान विभिन्न अवसरों पर ईंधन कीमत में वृद्धि दर्शाते हुए विवरण भेजा है जो दर्शाता है कि इकाई ईंधन कीमत जो 1 जुलाई 2009 को रु0 32.90 प्रति लिटर थी बढ़कर 30 सितम्बर 2013 को रु0 74.11 प्रति लिटर हो गया था। पत्तन ने आगे बताया है कि हालांकि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान इकाई ईंधन कीमत में औसत वृद्धि 51 प्रतिशत वार्षिक परिगणित होता है, इसने संरक्षण आधार पर केवल 26 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि का दावा किया है। पत्तन ने आगे बताया है कि ईंधन कीमत में खुदरा ग्राहक की तुलना में 18 जनवरी 2013 से बल्क ग्राहक के लिए भारी वृद्धि की है। पत्तन द्वारा प्रेषित ब्योरों के आधार पर, यह दिखाई देता है कि ईंधन लागत के लिए उच्चतर वृद्धि कारक पर विचार करने का मामला है। तथापि, पत्तन द्वारा प्रेषित विवरण से यह देखा गया है, थोक ग्राहक और खुदरा ग्राहकों के लिए दोनों मूल्यनिर्धारण प्रणाली की शुरुआत की वजह से कीमत 18-01-2013 से 23 प्रतिशत वृद्धि की गई है। इसलिए, औसत कीमत वृद्धि की गणना में ऐसी वृद्धि में लागू करना वास्तविक नहीं हो सकता। किसी मामले में, हमारे विश्लेषण में, हमने प्रथम छह माह (रु0 64.59 प्रति लिटर) के लिए 1 अप्रैल 2013 से 30 सितम्बर 2013 तक की अवधि के दौरान प्रचलित औसत कीमत के आधार पर रु0 69.35 प्रति लिटर पर वर्ष 2013-14 के लिए ईंधन कीमत पर विचार किया है और अगले छह महीनों (रु0 74.11 प्रति लिटर) के लिए 30 सितम्बर 2013 को प्रचलित कीमत पर आधारित है। अगले दो वर्षों 2014-15 और 2015-16 के लिए, अनुमानित इकाई ईंधन कीमत 7 प्रतिशत वार्षिक का सामान्य वृद्धि लागू करते हुए सुविचारित की गई है।

वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए ईंधन का अनुमानित उपभोग वर्ष 2012-13 के लिए बिजली के वास्तविक उपभोग के आधार पर सुविचारित किया गया है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित थ्रुपुट के लिए समायोजित।

वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के मामले में कुल ईंधन लागत अनुमानित इकाई ईंधन लागत और तत्संबंधी वर्षों के लिए अनुमानित ईंधन उपभोग पर विचार करते हुए परिगणित की गई है।

- (घ). मरम्मत और अनुरक्षण व्यय 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर जेएनपीटी द्वारा अनुमानित की गई है। पत्तन ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित यातायात और 2012-13 के वास्तविक यातायात के संदर्भ में समायोजित किया है और व्ययों के 50 प्रतिशत पर विचार किया है और 2012-13 को आधार रूप में लेते हुए 7 प्रतिशत वार्षिक की वार्षिक वृद्धि लागू की है। 2012-13 के वास्तविक व्ययों का शेष 50 प्रतिशत वर्ष 2012-13 को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए व्ययों का अनुमान लगाने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि (अनुमानित यातायात के लिए समायोजन किए बिना) की गई है। विचार करते हुए कि जेएनपीटी ने प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान यही दृष्टिकोण अपनाया गया था और इसे ही इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित किया गया था, मरम्मत और अनुरक्षण लागत के 50 प्रतिशत मानने में जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण यथा परिवर्तनीय है और यथा निर्धारित लागत 50 प्रतिशत मौजूदा कार्यवाही में भी सुविचारित की गई है।

- (ङ). अन्य व्यय:

जेएनपीटी ने अन्य व्ययों के अधीन कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित सभी अन्य सीधे व्ययों पर विचार किया बताया है। अन्य व्ययों के अधीन सुविचारित मुख्य मदों में सामग्री का उपभोग, जल प्रभार, छोटे कार्य, कर्मचारी कल्याण, कर्मचारी प्रोत्साहन, उपस्कर का किराया, बीमा, इंजीनियरिंग सेवाएं, भंडार, पीपीडी और अन्य तथा अन्य सामान्य कार्यालय व्यय जैसे डाक, प्रिंटिंग तथा स्टेशनरी, यात्रा व्यय, प्रशिक्षण व्यय, कानूनी और प्रोफेशनल प्रभार आदि शामिल हैं। इन व्ययों का नीचे विश्लेषण किया गया है:-

- (i). 'सामग्री का उपभोग, के अनुमान के लिए जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण मरम्मत और अनुरक्षण के समान है जिसे जेएनपीटी में प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित किया गया है। इसलिए, इसपर अब विचार किया गया है।
- (ii). जेएनपीटी ने 110 ट्रेक्टर ट्रेलरों तथा 7 रीच स्टेकरों के बेड़े के लिए किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है।

पत्तन ने बताया है कि ट्रेक्टर ट्रेलरों के लिए नया ठेका 1 अक्टूबर 2012 से 30 सितम्बर 2015 तक वैध है और आगे की दो वर्षों की अवधि के लिए विस्तारणीय है। तथापि, पत्तन ने इस संबंध में ठेके/कार्य आदेश की प्रति नहीं भेजी है। पत्तन ने वर्ष 2013-14 के लिए ट्रेक्टर ट्रेलरों के लिए किराया प्रभारों के अनुमान के लिए ₹ 246.49 की दर पर विचार किया है और अगले दो वर्षों के लिए किराया प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है। कार्य आदेश/करार प्रतियों के अभाव में, वर्ष 2013-14 के लिए पत्तन द्वारा अंगीकृत दर सत्यापित नहीं की जा सकी थी। तथापि, वास्तविक व्ययों के आधार पर वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित ₹ 236.50 की औसत दर प्रति टीईयू पर विचार करते हुए, पत्तन द्वारा सुविचारित दर पर विश्वास किया गया है। अतः, ट्रेक्टर ट्रेलरों के लिए किराया प्रभारों के लिए जेएनपीटी के अनुमानों पर बिना किसी संशोधन के विचार किया है।

रीच स्टेकरों के मामले में, मौजूदा करार 12 अगस्त 2011 से प्रभावी है और 11 अगस्त 2014 तक वैध है और आगे एक वर्ष की अवधि (अर्थात् 11 अगस्त 2015 तक) के लिए विस्तारणीय है। अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने इस संबंध में करार/कार्य आदेश की प्रति नहीं भेजी है। पत्तन ने अपने द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक व्यय के आधार पर वर्ष 2012-13 के लिए प्रचलित ₹ 124.55 की प्रति टीईयू वास्तविक औसत दर के स्थान पर वर्ष 2013-14 के लिए रीच स्टेकरों के लिए किराया प्रभारों के अनुमान के लिए ₹ 111.39 प्रति टीईयू की दर पर विचार किया है। चूंकि यह करार वर्ष 2011-12 के मध्य से प्रभावी है, इसलिए 2012-13 के लिए वास्तविक दर की तुलना में वर्ष 2013-14 के लिए कम दर पर विचार करने का कारण अस्पष्ट रह गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित कार्य आदेश प्रतियों के अभाव में, वर्ष 2013-14 के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित प्रति टीईयू दर पर विश्वास किया गया है।

अगले दो वर्षों 2014-15 और 2015-16 के लिए, पत्तन ने वर्ष 2013-14 के लिए सुविचारित दर को आधार रूप में लेते हुए 7 प्रतिशत वार्षिक तक दर में वृद्धि की है, जोकि सही पाई गई है।

अतः, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए रीच स्टेकरों के लिए किराया प्रभारों के लिए जेएनपीटी के अनुमान बिना किसी संशोधन के विचार किए गए हैं।

- (iii). कर्मचारी प्रोत्साहन 2012-13 के लिए वास्तविक व्ययों के आधार पर अनुमान लगाया गया है जो वृद्धि किए बिना अनुमानित थ्रुपुट के लिए समायोजित किया है। जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विचार किया गया है।
- (iv). जेएनपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित ₹ 2.71 करोड़ की वास्तविक बीमा लागत के स्थान पर वर्ष 2013-14 के लिए ₹ 6.00 करोड़ पर की बीमा लागत का अनुमान लगाया है। इस संबंध में प्रश्न किए जाने पर, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक बीमा व्यय ₹ 5.84 करोड़ है और अन्तर बीमा व्यय कोड में प्री-पेड प्रीमियम के रूप में वर्ष 2011-12 में भुगतान की गई ₹ 3.13 करोड़ की राशि अंतरण नहीं किए जाने की वजह से है। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए, वर्ष 2013-14 के लिए ₹ 6.00 करोड़ की अनुमानित बीमा लागत बिना किसी संशोधन के सुविचारित की गई है। अगले दो वर्षों के लिए, पत्तन ने वर्ष 2013-14

के अनुमान को आधार रूप में लेते हुए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ बीमा लागत का अनुमान लगाया है और बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है। यह देखा गया है कि तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित बीमा लागत परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड के 1 प्रतिशत के मूल्य की सीमा के भीतर है।

पत्तन ने पुष्टि की है कि सकल प्रखंड में अनुमानित संवर्धन बीमा लागत का अनुमान लगाने में सुविचारित किए गए हैं।

- (v). जेएनपीटी द्वारा अनुमानित सभी अन्य व्यय वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक को आधार रूप में लेते हुए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक व्ययों पर आधारित है। अतः, इन मदों के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान बिना किसी बदलाव के सुविचारित किए गए हैं।

(ix). बल्क प्रहस्तन गतिविधि

वेतन एवं मजदूरी, बिजली लागत और मरम्मत एवं अनुरक्षण कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए अंगीकृत उसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए जेएनपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है। बल्क प्रहस्तन गतिविधि के लिए अन्य व्ययों में सामग्री का उपभोग, पानी प्रभार, कर्मचारी कल्याण और अन्य सामान्य कार्यालय व्यय शामिल हैं। वर्ष 2012-13 के लिए लागत विवरण में पत्तन द्वारा प्रतिवेदित छोटे कार्यों, कर्मचारी कल्याण और कानूनी तथा व्यावसायिक प्रभार के मामले में वास्तविक व्यय वास्तविक व्यय 'शून्य' है। तथापि, पत्तन ने 7 प्रतिशत वार्षिक के वृद्धि कारक को लागू करते हुए इन मदों के मामले में वर्ष 2011-12 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक व्ययों के आधार पर अगले तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए इन व्ययों का अनुमान लगाया है। इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित व्यय अनुमानों पर बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है। उपर्युक्त के अलावा, हमने उसी दृष्टिकोण को बनाए रखा है, जैसाकि अन्य व्ययों का अनुमान लगाने के लिए कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के अधीन विस्तार से बताया गया है।

(x). मरीन गतिविधि

- (क). जेएनपीटी द्वारा प्रेषित वेतनों तथा मजदूरी, बिजली, ईंधन तथा मरम्मत एवं अनुरक्षण के लिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 हेतु व्ययों के अनुमान आगामी अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट किए गए 'कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि' के मामले में अंगीकृत इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए संशोधित किए गए हैं। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जहां तक मरीन गतिविधि का संबंध है, वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक कुल जीआरटी और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित कुल जीआरटी पर विचार किया गया है, जहां यातायात थ्रुपुट के संदर्भ में अनुमान परिवर्तनीय हैं।

- (ख). पत्तन ने वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित ₹ 50.57 लाख के वास्तविक निकर्षण व्ययों के स्थान पर वर्ष 2013-14 के लिए अनुरक्षण निकर्षण व्ययों के लिए किसी राशि का अनुमान नहीं लगाया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि चल रहे केपिटल निकर्षण कार्य और वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक व्ययों की वजह से वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान कोई अनुरक्षण निकर्षण नहीं किया गया था, सर्वेक्षण संबंधित व्ययों में मामले में है। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

अगले दो वर्षों 2014-15 और 2015-16 के लिए, पत्तन ने 5 मिलियन घन मीटर प्रति वर्ष रूप में अनुमानित मात्रा और ₹ 200/- प्रति घन मीटर पर विचार करते हुए अनुरक्षण निकर्षण के लिए ₹ 100 करोड़ प्रत्येक की राशि का अनुमान लगाया है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के दौरान पत्तन द्वारा प्रोद्भूत औसत अनुरक्षण निकर्षण व्यय लगभग ₹ 22 करोड़ प्रतिदिन देखा गया है। इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रेषित कारण कि चैनल लम्बाई मैरिट विचार में वृद्धि की वजह से निकर्षित किए जाने वाले सिल्ट की मात्रा में वृद्धि होगी। तथापि, पत्तन ने निकर्षित की जाने वाली मात्रा के लिए कोई वैज्ञानिक गणना नहीं भेजी है और उसके द्वारा सुविचारित ₹ 200/- प्रति घन मीटर की दर के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य भी नहीं भेजा है। विचार करते हुए कि ₹ 100 करोड़ का अनुमान पिछले वर्षों में पत्तन द्वारा प्रोद्भूत औसत व्ययों की तुलना में बहुत अधिक देखा गया है और चैनल को गहरा करने के बाद निकर्षित किए जाने के लिए संभावित सिल्ट की अधिक मात्रा पर पत्तन द्वारा प्रेषित अपेक्षित व्ययों के अभाव में, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए ₹ 100 करोड़ प्रत्येक का अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण व्यय संशोधित किया गया है और दो वर्षों के लिए प्रत्येक के लिए ₹ 60 करोड़ पर विचार किया गया है। पत्तन द्वारा किए गए वास्तविक व्ययों के आधार पर अगले प्रशुल्क संशोधन के समय समीक्षा की जाएगी।

- (ग). मरीन गतिविधि के अधीन अन्य व्ययों में सामग्री का उपभोग, पत्तन क्राफ्टों का मैनिंग, टगों तथा लॉचों का किराया, बीमा, पानी प्रभार, छोटे कार्य, कर्मचारी कल्याण और अन्य सामान्य कार्यालय व्यय शामिल हैं जिनका नीचे विश्लेषण किया गया है:-

- (i) फरवरी 2011 में प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, पत्तन ने सूचित किया था कि पत्तन क्राफ्टों के लिए उत्कृष्ट करार समाप्त किए जा रहे हैं और ₹ 97.56 लाख प्रतिवर्ष की राशि, जेएनपीटी द्वारा उस समय प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए, शेष 3 पत्तन क्राफ्टों के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित की गई थी। परन्तु, पत्तन ने इस प्रस्ताव में पत्तन क्राफ्टों के मैनिंग के लिए तदनुसूची तीन वर्षों 2010711, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 47.76, ₹ 199.84 और ₹ 223.41 लाख का वास्तविक व्यय बताया है।

वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए व्यय की इस मद में ऐसी भारी भिन्नता के कारण, जोकि एक आउटसोर्स मद है, अस्पष्ट रह गए हैं। किसी मामले में, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, वर्ष 2012-13 तक के लिए जेएनपीटी का पिछला अवधि विश्लेषण वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर किया गया है।

जेएनपीटी ने 2012-13 के वास्तविक को आधार रूप में लेते हुए 7 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि लागू करते हुए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पत्तन क्राफ्टों की मैनिंग के लिए व्यय का अनुमान लगाया है। अपेक्षित व्ययों के अभाव में, इस विश्लेषण में पत्तन के अनुमान पर विश्वास किया गया है। तथापि, प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, पत्तन द्वारा सुविचारित व्यय, बिना कोई वृद्धि स्वीकार किए, सभी वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए एकसमान रूप से, 2012-13 के वास्तविक के बराबर संशोधित किया गया है।

- (ii) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान टगों तथा लॉचों को किराये पर लेने के लिए ₹ 49.11 करोड़, ₹ 52.01 और ₹ 52.16 करोड़ के अनुमान पर विचार किया है। हालांकि पत्तन ने, हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न के प्रत्युत्तर में, कहा है कि टगों की सं. और दर प्रति टग के ब्योरे अपने पत्र के साथ संलग्न किए गए अनुबंध में भेजे गए हैं, उक्त अनुबंध हमें प्राप्त नहीं हुआ था। हमारे अनुरोध पर, पत्तन ने इसके द्वारा किराये पर ली गई कुछ टगों तथा लॉचों के मामले में कार्य आदेशों की प्रतियां भेजी हैं। पत्तन द्वारा प्रेषित गणनाओं से यह देखा गया है कि इसने किराया प्रभारों के अनुमान में 8 टगों तथा 7 लॉचों के लिए किराया प्रभारों पर विचार किया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि इसने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान किसी नई टगों/लॉचों पर विचार नहीं किया है। पत्तन ने इस मद के मामले में वृद्धि पर विचार नहीं किया है, जोकि जेएनपीटी में प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार पाई गई है। पत्तन द्वारा प्रेषित अपेक्षित व्ययों के अभाव में, टगों तथा लॉचों को किराये पर लेने के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमान बिना किसी बदलाव के विश्वास किए गए हैं।
- (iii) मरीन गतिविधि के अधीन वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित डाक और टेलीग्राम व्यय शून्य है। तथापि, पत्तन ने वर्ष 2011-12 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक व्ययों के आधार पर अगले तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए इस व्यय का अनुमान लगाया है। बल्क प्रहस्तन गतिविधि के अन्य व्ययों के मामले में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, हमने व्यय की इस मद के मामले में जेएनपीटी के अनुमानों पर विश्वास किया है।
- (iv) जेएनपीटी ने वीटीएमएस के अनुरक्षण से संबंधित व्ययों की जेएनपीटी की हिस्सेदारी के लिए मरीन गतिविधि के अधीन व्ययों की नई मद पर विचार किया है जो ₹ 9.79 करोड़ के पूंजी लागत के 3 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित गणनाओं से यह देखा गया है कि पत्तन ने ₹ 9.79 करोड़, जो हमारे द्वारा दर्शाया गया है, की बजाय ₹ 9.79 लाख पर 3 प्रतिशत परिगणित किया है। उपर्युक्त के अधीन, इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान हमारे द्वारा सुविचारित किया गया है।
- (v) उपर्युक्त के अलावा, हमने इसी दृष्टिकोण को बनाए रखा है, जैसाकि अन्य व्ययों का अनुमान लगाने के लिए कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के अधीन विस्तृत रूप से बताया गया है।

(xi). संपदा गतिविधि

- (क). जेएनपीटी द्वारा प्रेषित वेतन तथा मजदूरी, बिजली लागत और मरम्मतें तथा अनुरक्षण के लिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए व्ययों के अनुमान आगामी अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट किए गए 'कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि' के मामले में अंगीकृत उसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए संशोधित किए गए हैं, सिवाय इसके कि यातायात थ्रुपुट के आधार पर अनुमान का समायोजन संपदा गतिविधि के मामले में नहीं किया गया है।
- (ख). जेएनपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक व्ययों ₹ 32 करोड़ के स्थान पर पंचायत टैक्स के लिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए ₹ 35 करोड़ प्रत्येक के अनुमान पर विचार किया है। पत्तन ने बताया है कि यह मामला न्यायाधीन है। वर्ष 2012-13 के लिए जेएनपीटी के वार्षिक लेखों से यह देखा गया है कि वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित व्यय, माननीय उच्च न्यायालय के निदेशों के अनुसार, महापंजीयक, माननीय उच्च न्यायालय, मुम्बई के पास जमा करवाई गई है। यह भी देखा गया है कि ग्राम पंचायत द्वारा उठाई गई मांग की कुल राशि ₹ 129 करोड़ है। अतः, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पंचायत टैक्स के लिए जेएनपीटी के अनुमानों पर बिना किसी बदलाव के विश्वास किया गया है।
- (ग). संपदा गतिविधि के अधीन वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सभी अन्य व्यय अर्थात् सामग्री का उपभोग, पानी प्रभार, छोटे कार्य, सामान्य कार्यालय व्यय आदि वर्ष 2012-13 को आधार रूप में लेते हुए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2012-13 के लिए तत्संबंधी वास्तविक व्ययों के आधार पर जेएनपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है। इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान बिना किसी बदलाव के सुविचारित किए गए हैं।

- (xii). जैसाकि पहले बताया गया है, कम्पनी अधिनियम के अनुसार वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित मूल्यहास राशि बिना किसी संशोधनों के सुविचारित की गई है। वर्ष 2012-14 से 2015-16 के लिए जेएनपीटी का अनुमानित मूल्यहास भी उपर्युक्त तीन वर्षों के दौरान सकल प्रखंड में अनुमानित संवर्धनों पर मूल्यहास के संशोधन के अधीन विचार किया गया है, जिसपर इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में चर्चा की गई है। जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने अलग-अलग परिसंपत्तियों की शुरुआत की तारीख की गणना किए बिना पूर्ण वर्ष के लिए संवर्धनों पर मूल्यहास की गणना की है और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान सकलप्रखंड में प्रस्तावित संवर्धनों के लिए शुरुआत की अनुसूचित/संभावित तारीख के ब्योरे नहीं भेजे हैं। पत्तन ने विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद संवर्धनों की शुरुआत की संभावित तारीख के ब्योरे नहीं भेजे हैं। इसके मद्देनजर, और फरवरी 2011 में प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण को बनाए रखते हुए, हमने औसतन वार्षिक मूल्यहास के 50 प्रतिशत पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान हमारे द्वारा सुविचारित सकल प्रखंड में सभी संवर्धनों पर मूल्यहास को संशोधित किया है।

प्रत्येक लागत केन्द्र के अधीन चिह्नित अलग-अलग परिसंपत्तियों के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित मूल्यहास विभिन्न लागत केन्द्रों अर्थात् कंटेनर प्रहस्तन, रेलवे, बल्क, मरीन, बीओटी तथा सामान्य प्रशासन परिसंपत्तियों में आबंटित किया गया है। रेलवे परिसंपत्तियों पर मूल्यहास कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि और बीओटी परिसंपत्तियों पर मूल्यहास और कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां संपदा गतिविधि के अधीन शामिल की गई है। सामान्य प्रशासन परिसंपत्तियों पर मूल्यहास तत्संबंधी वर्षों के लिए तत्संबंधी मुख्य गतिविधियों के मूल्यहास सहित सीधे व्ययों के

आधार पर मुख्य गतिविधियों में आबंटित और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचयों में जोड़े गए हैं। जेएनपीटी द्वारा सुविचारित प्रभाजन का आधार इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

- (xiii). जेएनपीटी ने प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचयों के वेतन तथा मजदूरी के सिवाय, वर्ष 2012-13 को आधार रूप में लेते हुए, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए उपरिचयों के अनुमान के प्रयोजन के लिए वर्ष 2012-13 के वास्तविक प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचयों में 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। उपरिचयों के वेतनों तथा मजदूरी घटकों के मामले में, पत्तन ने वेतनों तथा मजदूरी के लिए इसके द्वारा अंगीकृत वृद्धि कारक के अनुसार 12 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। पहले उल्लिखित कारणों से, हमने वेतनों तथा मजदूरी लागत के अनुमान में 7 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि पर विचार किया है। इसलिए, 2012-13 के वास्तविक को आधार रूप में लेते हुए समग्र प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचय (वेतन तथा मजदूरी घटक सहित) पर 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए हमारे द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचयों का अनुमान लगाया है। जेएनपीटी ने अनुमानित प्रबंधन उपरिचयों को प्रत्यक्ष प्रचालन लागत के आधार पर विभिन्न गतिविधियों में प्रभाजित किया गया है जिसपर हमारे द्वारा भी विचार किया गया है।
- (xiv). वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय, एफएमआई के अधीन शामिल विविध आय को अलग रखते हुए, वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक वित्त एवं विविध आय के समान स्तर पर बनाया रखा गया है। वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित ₹ 77.74 करोड़ की वास्तविक विविध आय के संबंध में, पत्तन ने बताया है कि ये आय नहीं होने की संभावना है। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए विविध एफएमआई के रूप में ₹ 1 करोड़ प्रत्येक की राशि सुविचारित की गई है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय, जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, तत्संबंधी वर्षों के लिए तत्संबंधी गतिविधियों की प्रचालन आय के आधार पर चार गतिविधियों में प्रभाजित किए गए हैं।
- (xv). जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी के वित्त एवं विविध व्ययों में बीमांकन मूल्यांकन और अन्य मदों के अनुसार पेंशन तथा ग्रेच्युटी अंशदान शामिल है। जेएनपीटी ने अपने द्वारा सुविचारित 12 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के अलावा वर्ष 2013-14 के लिए पेंशन तथा छुट्टी वेतन अंशदान में अनुमानित योगदान में ₹ 89.39 करोड़ की एकमुश्त वृद्धि पर विचार किया है। यह दिखाई देता है कि वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित पेंशन तथा ग्रेच्युटी अंशदान में शामिल एकमुश्त राशि को 1 जनवरी 2012 से तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के मजदूरी संशोधन के प्रभाव को लेखा में लिया जा रहा है। वर्ष 2013-14 में ₹ 89.39 करोड़ की एकमुश्त राशि पर विचार करते हुए जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है। तथापि, वर्ष 2012-13 के वास्तविक पर पत्तन द्वारा सुविचारित 12 प्रतिशत का वृद्धि कारक संशोधित कर 7 प्रतिशत वार्षिक किया गया है।

वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित अनुमानित एफएमई में वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित ₹ 16.30 करोड़ के वास्तविक अंशदान के स्थान पर एसआईडीई योजना के अधीन अंशदान के लिए क्रमशः ₹ 100 करोड़, ₹ 200 करोड़ और ₹ 200 करोड़ की राशि शामिल है। पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 18 मार्च 2014 द्वारा बताया है कि वर्ष 2013-14 के लिए ₹ 100 करोड़ और 2014-15 के लिए ₹ 200 करोड़ मुख्य सचिव, महाराष्ट्र राज्य की अध्यक्षता वाली अवसंरचना से संबंधित बैठक में राज्य सरकार से प्राप्त अनुरोध के अनुसार एसआईडीई योजनाओं के लिए अभिविहित किया गया है। इसलिए, अनुमान बिना किसी संशोधन के हमारे द्वारा विचार किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने अवसंरचना आरक्षण से यथा अंतरण समकक्ष राशि दर्शाते हुए इस को समायोजित किया है। पहले उल्लिखित कारणों से, इस प्रयोजन के लिए एस्करो खाता निधियों के उपयोग पर विचार किया गया है।

वर्ष 2013-14 के लिए वित्त एवं विविध व्ययों की अन्य मदों के मामले में अनुमान 2012-13 में 7 प्रतिशत वृद्धि स्वीकृत करते हुए सुविचारित किया गया है, जैसाकि जेएनपीटी द्वारा भेजा गया है।

अगले दो वर्षों के लिए, पत्तन ने 2013-14 के अनुमानों में 12 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार करते हुए पेंशन तथा छुट्टी वेतन अंशदान का अनुमान लगाया है। वेतनों तथा मजदूरी के मामले में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, पत्तन द्वारा अंगीकृत 12 प्रतिशत वृद्धि कारक 2012-13 के वास्तविक को आधार रूप में लेते हुए सभी वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक में संशोधित किया है।

पत्तन ने तत्संबंधी गतिविधि के वेतनों तथा मजदूरी के आधार पर एफएमई के पेंशन, ग्रेच्युटी और छुट्टी वेतन अंशदान घटक एफएमई विभिन्न गतिविधियों में प्रभाजित किए हैं। शेष एफएमई प्रत्यक्ष प्रचालन लागत के आधार पर प्रभाजित किया गया है। पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया है।

- (xvi). (क). जेएनपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान सकल प्रखंड में क्रमशः ₹ 210.08 करोड़, ₹ 1720.62 करोड़ और ₹ 503.40 करोड़ के संवर्धनों का अनुमान लगाया है।

पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रस्ताव में सुविचारित सकल प्रखंड में संवर्धन पंचवर्षीय योजना/आरएफडी के अनुसार हैं और प्रस्तावित निवेशों के लिए औचित्य मंत्रालय को भेजा गया है। पत्तन ने भी पुष्टि की है कि शुरुआत/प्रयोग की तारीख के आधार पर सकल प्रखंड में संवर्धनों के रूप में केवल परिसंपत्तियों पर विचार किया गया है और पत्तन द्वारा प्रोद्भूत पूंजी व्यय पर आधारित नहीं है।

सकल प्रखंड में संवर्धनों के मामले में फार्म 4ख में पत्तन द्वारा प्रेषित ब्योरे अपूर्ण देखे गए हैं और अपेक्षित ब्योरे अर्थात् अतिरिक्त क्षमता, निवेश के लिए औचित्य, कार्य आदेश ब्योरे, शुरुआत की संभावित तारीख आदि शामिल नहीं किए गए थे। मूल्य के रूप में सकल प्रखंड में सभी संवर्धनों के योजना-वार/परियोजना-वार ब्योरे भेजने के बारे में विशिष्ट प्रश्न के प्रत्युत्तर में, शुरुआत की वास्तविक/संभावित तारीख और 31 मार्च 2013 की स्थिति, पत्तन ने बताया है कि अपेक्षित ब्योरे इसके पत्र दिनांक 20 सितम्बर 2013 के अनुबंध-11 में दिए गए हैं। जैसाकि इस नोट की तथ्यात्मक स्थिति में कहा गया है, उक्त अनुबंध-11 इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक हमें प्राप्त नहीं हुआ था। पत्तन ने विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद पूंजी अनुमानों के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य भी नहीं भेजा है।

- (ख). पत्तन द्वारा प्रेषित प्रस्ताव की सॉफ्ट प्रति में प्लान योजनाओं के ब्योरे अर्थात् योजना का मूल्य, अवार्ड की संभावित तारीख, पूर्ण होने की संभावित तारीख और स्थिति शामिल है। यह देखा गया है कि सॉफ्ट प्रति में उल्लिखित ब्योरे अर्थात् पूर्ण होने की तारीख पुरानी स्थिति

दर्शाता है और अद्यतन स्थिति को दर्शाया नहीं था। तथापि, पत्तन से प्राप्त अपेक्षित व्ययों के अभाव में, हम प्रासंगिक पाए गए स्तर तक उपर्युक्त व्ययों के आधार पर सकल प्रखंड में संवर्धनों के मूल्यांकन के लिए कंस्ट्रेंड हैं।

- (ग). इस परिप्रेक्ष्य में, पत्तन द्वारा प्रस्तावित सकल प्रखंड में संवर्धनों के व्ययों पर नीचे चर्चा की गई है—

2013-14:

- (i) वर्ष 2013-14 के दौरान पत्तन द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड में, जेएनपीटी के प्रस्ताव पर विश्वास करते हुए, निम्नलिखित संवर्धन बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं।

क्र.सं.	योजना के व्योरे	राशि (रु० करोड़ों में)
1.	पीयूबी और कंटेनर रोड़ के पीछे भूमि भरत	9.50
2.	रेडियोलॉजिकल डिटेक्शन सिस्टम का संस्थापन	15.00
3.	मुम्बई उच्च न्यायालय निर्णय के अनुसार सॉल्ट पैन पट्टादाता को क्षतिपूर्ति	1.00*
4.	पत्तन आधारित उद्योगों के अवसंरचना विकास के लिए पर्यावरणीय उपाय	2.00
	कुल	27.50

* पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित एस्करो खाते से निधियित किए जाने के लिए।

- (ii) जेएनपीटी द्वारा 12.5 प्रतिशत भूमि योजना के अधीन परियोजना प्रभावित व्यक्तियों के पुनर्वास के लिए वर्ष 2013-14 में सुविचारित रु० 172.58 करोड़ का अनुमान जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित पूर्ण होने की संभावित तारीख पर विचार करते हुए स्थानांतरित की जाती है। पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित, यह व्यय एस्करो खाते से निधियित किया जाएगा।
- (iii) इसी प्रकार, पत्तन द्वारा अनुमानित केपटिव पावर प्लांट के लिए पूंजी व्यय रु० 10.00 करोड़ जेएनपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित शुरुआत की संभावित तारीख पर विचार करते हुए वर्ष 2015-16 में स्थानांतरित किया गया है।
- (iv) समाहार करने के लिए, हमने पत्तन के रु० 210.08 करोड़ के स्थान पर रु० 27.50 करोड़ पर वर्ष 2013-14 के दौरान सकल प्रखंड में संवर्धनों पर विचार किया है।

2014-15:

- (i) वर्ष 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड में निम्नलिखित संवर्धन, जेएनपीटी के प्रस्ताव पर विश्वास करते हुए, बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं—

क्र.सं.	योजना के व्योरे	राशि (रु० करोड़ों में)
1.	पीयूबी और कंटेनर रोड़ के पीछे जमीन भरत	18.10
2.	पत्तन क्षेत्र में यार्डों का अपग्रेडेशन	4.00
3.	जोन-5 में अवसंरचना कार्य (4थें टर्मिनल के लिए सड़कें)	25.10*
4.	केन्द्रीकृत पार्किंग जोन	6.00
5.	जोन-1 में पत्तन आधारित उद्योगों के लिए अवसंरचना सुविधाएं	3.00
6.	पत्तन क्षेत्र में रेलवे अवसंरचना सुविधाएं	5.00
7.	3 नए आरएमक्यूसी की खरीद और मौजूदा दो आरएमक्यूसी को बदलना	81.00
8.	1 आरएमजीसी बदलना	2.00
9.	रेडियोलॉजिकल डिटेक्शन प्रणाली का संस्थापन	8.32
10.	जेएनपीसीटी में सेलाइन वाटर रिंग सिस्टम	6.50
11.	मुम्बई उच्च न्यायालय के निर्णय के अनुसार साल्ट पैन पट्टाधारकों को क्षतिपूर्ति	1.00*
12.	पत्तन आधारित उद्योगों के विकास के लिए अवसंरचना हेतु पर्यावरणीय उपाय	0.10
	कुल	160.12

* पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित एस्करो खाते से निधियित किए जाने के लिए।

- (ii) जेएनपीटी ने पहुंच चैनल (फेज-1) को गहरा और चौड़ा करने के लिए वर्ष 2014-15 में रु० 1480.00 करोड़ की राशि पर विचार किया है। पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित, कार्य अगस्त 2012 में रु० 1370.65 करोड़ की लागत पर सौंपा गया है; कार्यों का 33 प्रतिशत अगस्त 2013 तक पूरी किया गया है और परियोजना के सितम्बर 2014 तक पूरा होने की संभावना है। हालांकि पत्तन द्वारा प्रतिवेदित संभावित पूर्ण अवधि वर्ष 2013-14 में पड़ती है, परन्तु प्रशुल्क प्रस्ताव में पत्तन ने वर्ष 2014-15 में निवेश पर विचार किया है। प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है। पत्तन द्वारा सुविचारित अनुमान सौंपे गए कार्य के मूल्य के आधार पर रु० 1480.00 करोड़ से रु० 1370.65 करोड़ अद्यतन किया गया है और वर्ष 2014-15 में सुविचारित किया गया है। जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है, यह व्यय एस्करो खाते से निधियित किया जाएगा।

- (iii) पत्तन द्वारा केपटिव पावर प्लांट के लिए सुविचारित पूंजी व्यय रु0 40.00 करोड़ जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित शुरुआत की संभावित तारीख पर विचार करते हुए वर्ष 2015-16 में स्थानांतरित किया गया है।
- (iv) वर्ष 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा परिकल्पित सकल प्रखंड में निम्नलिखित संवर्धन उसमें दर्शाए गए कारणों से सुविचारित नहीं किए गए हैं:-

क्र. सं.	योजना के ब्योरे	राशि (रु0 करोड़ों में)	विचार नहीं करने के कारण
1.	पत्तन में मौजूदा सड़कों तथा यादों का अपग्रेडेशन	3.00	संभावित कार्य पूर्ण वर्ष 2017 में होने के लिए प्रतिवेदित किया गया है।
2.	पत्तन क्षेत्र में अंतर-प्रभागों का निर्माण	5.00	संभावित कार्य पूर्ण वर्ष 2020 में होने के लिए प्रतिवेदित किया गया है।
3.	पत्तन सीमा के भीतर नए आरओबी का निर्माण	20.00	संभावित कार्य पूर्ण वर्ष 2020 में होने के लिए प्रतिवेदित किया गया है।
4.	12.5 प्रतिशत भूमि योजना	10.00	कार्य का कुल मूल्य रु0 172.58 करोड़ परिगणित किया गया है जो वर्ष 2013-14 में पत्तन द्वारा सुविचारित किया गया है और हमारे द्वारा वर्ष 2014-15 में स्थानांतरित किए गए हैं। यह अनुमान कार्य के प्रतिवेदित मूल्य से अधिक पाया गया है और इसलिए विचार नहीं किया गया है।
5.	जोन 1 से 5 में पानी आपूर्ति और सीवेज प्रणाली बढ़ाना	2.50	संभावित कार्य पूर्ण वर्ष 2017 में होने के लिए प्रतिवेदित किया गया है।
	कुल	40.50	

- (v) समाहित करने के लिए, हमने रु0 1720.62 करोड़ के पत्तन के अनुमान के स्थान पर वर्ष 2014-15 के दौरान रु0 1703.35 करोड़ (2013-14 से रु0 172.58 के स्थानांतरण सहित) सकल प्रखंड में संवर्धनों पर विचार किया है।

2015-16:

- (i) वर्ष 2015-16 के दौरान पत्तन द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड में निम्नलिखित संवर्धन, जेएनपीटी के प्रस्ताव पर विश्वास करते हुए, बिना किसी संशोधन के विचार किए गए हैं।

क्र. सं.	योजना के ब्योरे	राशि (रु0 करोड़ों में)
1.	पत्तन क्षेत्र में यादों का अपग्रेडेशन	15.00
2.	जेएनपीटी क्षेत्र में बाहरी दीवार का निर्माण	8.00
3.	जोन-5 में अवसंरचना कार्य (4थें टर्मिनल के लिए सड़कें)	5.00*
4.	केन्द्रीयकृत पार्किंग जोन	20.00
5.	जोन-1 में पत्तन आधारित उद्योगों के लिए अवसंरचना सुविधाएं	5.00
6.	जोन-1 में अवसंरचना कार्य	4.00
7.	पत्तन क्षेत्र में रेलवे अवसंरचना सुविधाएं	10.00
8.	6 सं. आरटीजीसी की खरीद	59.60
9.	एनएवीआईएस गेट ऑटोमेशन सहित कंप्यूटर प्रणालियों का अपग्रेडेशन (आईटी अवसंरचना अपग्रेडेशन और ईआरपी कार्यान्वयन)	44.80
10.	वीआईपी लॉच अपूर्वा को बदलना	5.00
11.	जेएनपीसीटी में सेलाइन पानी रिग प्रणाली	2.50
12.	आईएसपीएस के अनुसार पत्तन सुरक्षा कार्य	5.00
13.	मुम्बई उच्च न्यायालय निर्णय के अनुसार साल्ट पैन पट्टाधारकों को क्षतिपूर्ति	28.00*
14.	पत्तन आधारित उद्योगों के अवसंरचना विकास के लिए पर्यावरणीय उपाय	5.00
15.	जेएनपीटी टाउनशिप में मौजूदा ढांचों का अपग्रेडेशन/पुनर्वास	51.00
	कुल	267.90

* पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित एस्करो खाते से निधियित किए जाने के लिए।

- (ii) उपर्युक्त के अलावा, केपटिव बिजली संयंत्र के लिए रु0 100 करोड़ पर पत्तन द्वारा सुविचारित पूंजी व्यय जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित शुरुआत की संभावित तारीख पर विचार करते हुए वर्ष 2015-16 में रु0 150.00 करोड़ (अर्थात् वर्ष 2013-14 और

2014-15 से क्रमशः 10 करोड़ और 40 करोड़ के अनुमान सहित) पर हमारे द्वारा विचार किया गया है। पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित, यह व्यय एस्क्रो खाते से निधियित किया जाएगा।

वर्ष 2015-16 के दौरान पत्तन द्वारा परिकल्पित सकल प्रखंड में निम्नलिखित संवर्धन यहां पर दर्शाए गए कारणों से सुविचारित किए गए हैं:-

क्र. सं.	योजना के बारे	राशि (रु० करोड़ों में)	विचार नहीं करने के कारण
1.	पत्तन में मौजूदा सड़कों तथा यादों का अपग्रेडेशन	5.00	संभावित कार्य पूर्ण वर्ष 2017 में होने के लिए प्रतिवेदित किया गया है।
2.	पत्तन क्षेत्र में अंतर-प्रमारों का निर्माण	5.00	संभावित कार्य पूर्ण वर्ष 2020 में होने के लिए प्रतिवेदित किया गया है।
3.	पत्तन सीमा के भीतर नए आरओबी का निर्माण	20.00	संभावित कार्य पूर्ण वर्ष 2020 में होने के लिए प्रतिवेदित किया गया है।
4.	जेएनपीटी में वेस्ट डिस्पोजल सिस्टम का विकास	4.00	संभावित कार्य पूर्ण वर्ष 2017 में होने के लिए प्रतिवेदित किया गया है।
5.	जोन 1 से 5 में पानी आपूर्ति और सीवेज प्रणाली बढ़ाना	1.50	संभावित कार्य पूर्ण वर्ष 2017 में होने के लिए प्रतिवेदित किया गया है।
6.	आईपी ग्लोबल इक्विटी अंशदान	100.00	मानक लेखांकन पद्धति के अनुसार, कोई इक्विटी अंशवाद सकल प्रखंड के अधीन सुविचारित नहीं किया जाएगा।
	कुल	135.50	

(iii) समाहित करने के लिए, हमने रु० 503.40 करोड़ के पत्तन के अनुमान के स्थान पर वर्ष 2015-16 के दौरान रु० 417.90 करोड़ (वर्ष 2013-14 और 2014-15 से क्रमशः रु० 10 करोड़ और रु० 40 करोड़ अंतरण सहित) सकल प्रखंड में संवर्धनों पर विचार किया है।

(घ). जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित सकल प्रखंड और हमारे द्वारा सुविचारित वर्ष-वार कुल संवर्धनों को हमारे द्वारा नीचे सारबद्ध किया गया है:-
(रु० करोड़ों में)

वर्ष	जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित	हमारे द्वारा यथा सुविचारित	हमारे द्वारा सुविचारित अनुमानों में एस्क्रो खाते से निधियित किया जाना चाहिए*
2013-14	210.08	27.50	1.00
2014-15	1720.62	1703.35	1569.33
2015-16	503.40	417.90	183.00
कुल	2434.10	2148.75	1753.33

* एसआईडीई योजनाओं के लिए अंशदान अलग है, चूंकि पूंजी संवर्धन के अधीन इसे सुविचारित नहीं किया गया है, परन्तु जेएनपीटी द्वारा एस्क्रो खाते से आउटफ्लो पर विचार किया है।

- (ङ). जैसाकि ऊपर बताया गया है, पत्तन ने एस्क्रो खाता उपार्जन से निधियित किए जाने वाले सकल प्रखंड में कुछ संवर्धनों की पहचान की है, जिनपर हमारे द्वारा विचार किया गया है जहां तक सकल प्रखंड में संशोधित संवर्धनों में हमारे द्वारा सुविचारित ये परिसंपत्तियां हैं।
- (च). वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए हमारे द्वारा सुविचारित परिसंपत्तियों के क्लोजिंग निवल प्रखंड का संशोधित मूल्य तदनुवृत्त वर्षों के लिए सुविचारित रु० 982.09 करोड़, रु० 2592.25 करोड़ और रु० 2926.47 करोड़ के स्थान पर क्रमशः रु० 800.94 करोड़, रु० 2408.47 और रु० 2678.73 करोड़ परिगणित होता है।
- (छ). जैसाकि पूर्व निष्पादन विश्लेषण में पहले से स्पष्ट किया गया है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अंत में एस्क्रो खाता से निधियित परिसंपत्तियों के संचयित लिखित मूल्य, जो तत्संबंधी वर्षों की परिसंपत्तियों के क्लोजिंग निवल प्रखंड के मूल्य से घटाया गया क्रमशः रु० 305.80 करोड़, रु० 1863.46 करोड़ और रु० 1961.59 करोड़ परिगणित होता है। दोहराने की लागत पर, यह स्पष्ट किया गया है कि पत्तन ने पिछले वर्षों के दौरान एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के लिखित मूल्य पर विचार किए बिना तत्संबंधी वर्षों के क्लोजिंग निवल प्रखंड से वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के मूल्य को घटाया गया है।
- (ज). जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों के वर्गीकरण पर नीचे विश्वास किया गया है।
- (झ). जेएनपीटी द्वारा प्रेषित वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कार्य पूंजी अनुमान दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानों के अनुसार संशोधित किए गए हैं।

विविध देनदारियां और वस्तुसूची हमारे द्वारा सुविचारित संशोधित अनुमानों के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए दो माह के अनुमानित संपदा किराया आय और एक माह के सामग्रियों के उपभोग के अनुमानित मूल्य पर विचार किए गए हैं। स्वीकार्य रोकड़ जमा एक माह के अनुमानित प्रचालन व्ययों और मूल्यहास के अलावा उपरिव्ययों के आधार पर विचार किया गया है। मौजूदा देयताओं के अनुमानों के अभाव में, पिछले कार्यनिष्पादन विश्लेषण में यथा सुविचारित मौजूदा देयताओं की सभी मदें 'कर्मचारियों को देय देयताएं' के

मामले के सिवाय वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित मूल्य के बराबर सुविचारित किया गया है। 31 मार्च 2013 के अनुसार 'कर्मचारियों को देय देयताएं' 31 मार्च 2011 और 31 मार्च 2012 को लगभग रु 75 करोड़ के बकाया के स्थान पर रु 124.61 करोड़ प्रतिवेदित किया गया है। 31 मार्च 2013 को प्रतिवेदित 'कर्मचारियों को देय देयताएं' में सामान्य वृद्धि के मद्देनजर, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए इस मद का मूल्य पिछले 3 वर्षों 2010-11 से 2012-13 के अंत में औसत 'कर्मचारियों को देय देयताएं' के आधार पर अनुमान लगाया गया है।

ऊपर उल्लिखित अनुमानित मौजूदा परिसंतियों और मौजूदा देयताओं पर विचार करते हुए, तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए कार्य पूंजी क्रमशः रु 150.74 लाख और रु 914.76 लाख शून्य होनी पाई गई है। कार्य पूंजी तत्संबंधी वर्षों के दौरान तत्संबंधी गतिविधियों के क्लोजिंग निवल प्रखंड के अनुपातन में गतिविधियों में प्रभावित की गई है।

एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के डब्ल्यूडीवी के समायोजन के बाद नियोजित अनुमानित नियोजित पूंजी वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए रु 495.15 करोड़, रु 546.51 करोड़ और रु 726.29 करोड़ परिगणित होता है जो प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

- (ज). जैसाकि पहले बताया गया है, (एमसीबी से एसडीबी तक स्थानांतरित 3 पुराने आरएमक्यूसी के संवर्धन के लेखा पर शैलो ड्रॉट बर्थ (एसडीबी) पर 75,000 टीईयू और नए के साथ मौजूदा 3 आरएमक्यूसी को बदलने के लेखा पर मेन कंटेनर बर्थ (एमसीबी) पर 1,50,000 टीईयू आरएमक्यूसी के प्रस्तावित अधिग्रहण/बदलाव के आधार पर बताते हुए वर्ष 2013-14 के लिए कंटेनर प्रहस्तन क्षमता में 2,25,000 टीईयू की वृद्धि पर विचार किया है। तथापि, पत्तन ने वर्ष 2014-15 में नई क्रेनों की खरीद के लिए निवेश पर विचार किया है। इसलिए, वर्ष 2013-14 के लिए पत्तन की कंटेनर प्रहस्तन क्षमता 2012-13 के स्तर पर बनाए रखी गई है। अगले वर्ष 2014-15 के लिए, कंटेनर प्रहस्तन क्षमता वर्ष 2013-14 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर 2,25,000 टीईयू तक बढ़ाया गया है और 1.875 मिलियन टीईयू पर विचार किया गया है। 2015-16 के मामले में, पत्तन ने 1 आरएमक्यूसी के प्रस्तावित अधिग्रहण के आधार पर वर्ष 2014-15 की अनुमानित क्षमता पर 1,50,000 टीईयू की वृद्धि पर विचार किया है। तथापि, चूंकि पत्तन ने इस संबंध में वर्ष 2015-16 के लिए सकल प्रखंड में संवर्धनों में इस संबंध में निवेशों पर विचार नहीं किया है, दृष्टिकोण में एकरूपता बनाए रखने के लिए हमारे द्वारा इस अतिरिक्त क्षमता पर विचार नहीं किया गया है। इस प्रकार, वर्ष 2015-16 के लिए कंटेनर प्रहस्तन क्षमता 1.875 मिलियन टीईयू पर विचार किया गया है।

ऊपर उल्लिखित क्षमता और अनुमानित थ्रुपुट के आधार पर तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए क्षमता उपयोग क्रमशः 78.66 प्रतिशत, 74.39 प्रतिशत और 79.46 प्रतिशत परिगणित होता है। यदि क्षमता उपयोग 60 प्रतिशत से अधिक होता है तो मार्च 2005 के प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश नियोजित पूंजी पर अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए है। चूंकि सभी तीन वर्षों में क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है, इसलिए कारोबार संबंधी परिसंपत्तियों के मूल्य पर 6.35 प्रतिशत की जोखिम मुक्त दर पर और कारोबार परिसंपत्तियों के मूल्य पर 16 प्रतिशत की अधिकतम स्वीकार्य दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ, जो वर्ष 2013-14 के लिए हमारे द्वारा अंगीकृत दरे हैं, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सुविचारित किए गए हैं।

- (xvii). उपर्युक्त चर्चा के अधीन, समग्र पत्तन और सभी चार मुख्य गतिविधियों के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-I (क) से (ड) रूप में संलग्न किए गए हैं। लागत विवरणों के सारबद्ध परिणाम नीचे दी गई तालिका में प्रस्तुत किए गए हैं:

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (रु करोड़ों में)				निवल अधिशेष / (+) / घाटा (-) (रु करोड़ों में)				निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में			
		2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total
1.	समग्र जेएनपीटी	751.34	791.88	829.72	2372.94	(237.02)	(259.14)	(351.83)	(847.99)	-31.55%	-32.72%	-42.40%	-35.74%
2.	कंटेनर प्रहस्तन	336.17	362.03	387.89	1086.09	(271.62)	(205.52)	(245.71)	(722.85)	-80.80%	-56.77%	-63.35%	-66.56%
3.	बल्क प्रहस्तन	5.72	5.72	5.72	17.15	(10.90)	(8.72)	(9.67)	(29.28)	-190.62%	-152.47%	-169.13%	-170.74%
4.	मरीन	210.17	220.79	228.52	659.49	50.77	(46.76)	(92.95)	(88.95)	24.15%	-21.18%	-40.68%	-13.49%
5.	संपदा	199.28	203.34	207.59	610.21	(5.27)	1.86	(3.50)	(6.91)	-2.64%	0.92%	-1.68%	-1.13%

- (क). जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर रु 847.99 करोड़ का निवल घाटा होगा, जो प्रशुल्क समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने की अपेक्षा है। तदनुसार, जेएनपीटी के मौजूदा प्रशुल्क में ऊध्वर्मुखी वृद्धि किए जाने का यह मामला है।

- (ख). परन्तु, प्रशुल्क वृद्धि रिसोर्ट करने से पहले, निम्नलिखित समायोजन जरूरी पाए गए हैं:-

- प्रशुल्क आदेश दिनांक 18-02-2011 के अनुच्छेद में यथा प्रतिवेदित, 2006-07 से 2009-10 से संबंधित छोड़े गए अतिरिक्त पूर्व अधिशेष के होते हुए रु 45.66 करोड़ की राशि मौजूदा प्रशुल्क चक्र समायोजित किया जाना है।
- जैसाकि इस विश्लेषण में कहीं चर्चा की गई है, प्रशुल्क चक्र की समाप्ति अर्थात् 31 मार्च 2016 के अंत में उपयोग नहीं की गई रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तिओं का हिस्सा रु 220.37 करोड़ परिगणित होता है। यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि पत्तन द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान एस्करो खाते से अनुमानित खर्च पर विचार करने के बाद भी एस्करो खाते में यह उपयोग नहीं किया गया शेष एसाइड योजनाओं में अंशदान सहित है। तदनुसार, प्रशुल्क में वृद्धि प्रदान करते हुए, उक्त असमायोजित राशि में लेखा में लिए बिना, उपयुक्त नहीं होगा। इसलिए, रु 220.37 करोड़ की यह राशि जेएनपीटी की निवल घाटा स्थिति से समायोजित किया गया है जैसाकि ऊपर दर्शाया गया है।
- यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जेएनपीटी में संपदा किराया प्रभारों का संशोधन अतिदेय है। सितम्बर 2013 में, हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का जवाब देते समय, जेएनपीटी को अपनी संपदा किरायों में वृद्धि के लिए संशोधन प्रस्ताव

भेजने के लिए कहा गया था। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जैसाकि 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 8 में विनिर्दिष्ट किया गया है, किसी महापत्तन न्यास के पट्टा किराये समय-समय पर सरकार द्वारा जारी भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार प्रोसेस किए जाएंगे। इसलिए, अपने संपदा किरायों के संशोधन के लिए जेएनपीटी का प्रस्ताव उसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव से अलग किया जाना है और अलग से कार्यवाही की जानी है। चूंकि सरकार ने 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देश घोषित किए हैं, 2013 में जेएनपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव, 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों के प्रावधानों के साथ एलाइन किया जाना है। इसलिए, जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 60 दिनों के भीतर, 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार, नए सिरे से अपना संपदा किराया प्रस्ताव दाखिल करें। जेएनपीटी को यह सलाह भी दी जाती है कि दाखिल किया जाने वाला उसका प्रस्ताव 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में इस प्राधिकरण के लिए निर्धारित समय सीमा के अनुसार, 45 दिनों के भीतर प्रस्ताव का निपटान करने के लिए इस प्राधिकरण को सभी प्रकार से पूरा करना चाहिए।

इस मामले में, जब मौजूदा पट्टा किराये संशोधित किए जाते हैं, मौजूदा प्रभार बढ़ाए जाने हैं। इस स्थिति पर वृद्धि की सीमा ज्ञात नहीं है। तथापि, यदि मौजूदा संपदा संबंधित प्रभारों में औसतन 20 प्रतिशत की वृद्धि की जाती है तो पत्तन को शेष प्रशुल्क चक्र में लगभग ₹ 82.19 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व मिलने की संभावना है, जो वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए अनुमानित घाटे को समायोजित करेगा। इसलिए, ₹ 82.19 करोड़ की राशि यथा ऊपर दी गई निवल घाटा स्थिति से समायोजित किया गया है।

- (ग). उपर्युक्त समायोजन करने के बाद, निवल घाटा स्थिति गिरकर ₹ 499.77 करोड़ हो गई है जो प्रशुल्क वृद्धि किए जाने के लिए सुविचारित की गई है। गतिविधि वार समायोजित निवल घाटा स्थिति उपर्युक्त समायोजनों से पहले (अर्थात् उपर्युक्त तालिका में दर्शाई गई निवल घाटा स्थिति के अनुपात के आधार पर) प्रत्येक गतिविधि में दर्शाए गए निवल घाटा के आधार पर निर्धारित किया गया है, जो कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए ₹ 429.52 करोड़, बल्क प्रहस्तन गतिविधि के लिए ₹ 17.40 करोड़ और मरीन गतिविधि के लिए ₹ 52.85 करोड़ परिगणित होता है।

शेष दो वर्षों 2014-15 और 2015-16 के लिए अनुमानित प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल घाटा (संपदा गतिविधि अतिरिक्त) समग्र पत्तन के लिए 41.28 प्रतिशत परिगणित होता है।

वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए अनुमानित प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में गतिविधि वार निवल घाटा कंटेनर प्रहस्तन के लिए 57 प्रतिशत, बल्क प्रहस्तन के लिए 152 प्रतिशत और मरीन गतिविधि के लिए 12 प्रतिशत परिगणित होता है। कंटेनर तथा बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए औसत घाटा, यदि दोनों साथ में देखे जाते हैं, लगभग 59 प्रतिशत परिगणित होता है।

ऊपर दर्शाई गई घाटा स्थिति के आधार पर, पोत संबंधित प्रभारों में 12 प्रतिशत की वृद्धि अनुमोदित की गई है।

जैसाकि पहले बताया गया है, जीटीआईपीएल से राजस्व हिस्सेदारी इस प्राधिकरण द्वारा जनवरी 2012 के अपने आदेश द्वारा अनुमोदित जीटीआईपीएल के कम किए गए प्रशुल्क के आधार पर जेएनपीटी द्वारा परिकलित की गई है। जनवरी 2012 का आदेश माननीय बम्बई उच्च न्यायालय द्वारा स्टे किया गया है। यदि, माननीय बम्बई उच्च न्यायालय का निर्णय जीटीआईपीएल के पक्ष में जाता है तो पत्तन प्रशुल्क के उच्चतर स्तर पर निर्धारित आय के स्तर के आधार पर जीटीआईपीएल से राजस्व हिस्सेदारी की उच्चतर राशि प्राप्त करेगा। अतः, विचार करते हुए कि जीटीआईपीएल से संबंधित मामला न्यायाधीन है और मामले के समाधान का जेएनपीटी की वित्तीय स्थिति पर प्रभाव पड़ सकता है, इस स्थिति में कार्गो तथा कंटेनर गतिविधि दोनों में लगभग 59 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान करना उपयुक्त नहीं होगा।

इसके अलावा, पत्तन के अनुरोध पर अनुमोदित विविध प्रशुल्क मदों में उच्चतर वृद्धि के लेखा पर पत्तन को कुछ अतिरिक्त आय होने की संभावना है, जिसपर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की जा रही है।

अतः, कंटेनर प्रहस्तन तथा बल्क कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में 40 प्रतिशत की वृद्धि, अनुचित नहीं होगी। कंटेनर तथा बल्क कार्गो गतिविधि के लिए मौजूदा प्रशुल्क में 40 प्रतिशत और मरीन गतिविधि के लिए 12 प्रतिशत की वृद्धि के साथ, मौजूदा प्रशुल्क चक्र में शेष दो वर्षों के दौरान सृजित किए जाने के लिए अनुमानित अतिरिक्त आय, ₹ 168.27 करोड़ के शेष घाटे को छोड़ते हुए, ₹ 331.50 करोड़ परिगणित होता है। जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि विशेष रूप से उपरिख्य में लागत कटौती उपाय करते हुए राजस्व घाटे को पूरा करने की सलाह दी गई है। इसके अलावा, यदि जेएनपीटी संपदा किराया प्रस्ताव दाखिल करने की अपनी कार्यवाही को तेज करता है, तो पत्तन प्रशुल्क वृद्धि करते हुए सुविधाओं के उपयोक्ताओं पर बोझ डाले बिना, छोड़े गए घाटे को कवर करने की स्थिति में होगा।

इसके मद्देनजर, जेएनपीटी के मौजूदा प्रशुल्क पर मरीन संबंधित प्रभारों में 12 प्रतिशत और कंटेनर संबंधित प्रभारों एवं बल्क कार्गो संबंधित प्रभारों कम 40 प्रतिशत की वृद्धि अनुमोदित की गई है।

- (xvii). जेएनपीटी ने अक्टूबर 2012 में दाखिल किए गए अपने मूल प्रस्ताव में दरमान में मौजूदा शर्तों में संशोधनों का प्रस्ताव किया गया है। सितम्बर 2013 में दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित संशोधनों के संबंध में अपनी स्थिति को बनाए रखा है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जेएनपीटी के पिछले सामान्य संशोधन प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह अनुसार, जेएनपीटी ने दरमान में

शर्तों के संशोधन/युक्तिकरण के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल किया है। उक्त प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने केवल शर्तों के युक्तिकरण का प्रस्ताव नहीं किया था अपितु उस समय मौजूदा प्रशुल्क मदों की दरों में वृद्धि की मांग की भी की थी। 31 मार्च 2013 तक वैधता के साथ फरवरी 2011 में अनुमोदित दरमान 31 मार्च 2013 को समाप्त प्रशुल्क चक्र के लिए जेएनपीटी की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति पर विचार करते हुए तैयार किया गया था। यह प्रस्ताव पत्तन उपयोक्ताओं के साथ परामर्श से लाया गया था और संयुक्त सुनवाई भी आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, पत्तन से राजस्व तटस्थ स्थिति बनाए रखने और उस समय मौजूदा अन्य प्रशुल्क मदों के समायोजन से बचने के लिए, शर्तों के संशोधन/युक्तिकरण के अपने प्रस्ताव तक सीमित रखने का अनुरोध किया गया था। चूंकि पत्तन से कोई बृहत् प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ था और इसी बीच, जेएनपीटी ने प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 25 फरवरी 2013 द्वारा यह कहते हुए उक्त मामले को बन्द कर दिया था कि मौजूदा शर्तों में संशोधन और युक्तिकरण के लिए जेएनपीटी का प्रस्ताव जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते समय मेरिटों पर सुविचारित किया जाएगा।

जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि जेएनपीटी द्वारा दरमान के युक्तिकरण के संबां में अप्रैल 2012 में हमारे द्वारा प्रस्तुत किए गए अपने प्रस्ताव में प्रस्तावित बदलाव दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपने प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए प्रस्तावित मसौदा दरमान में शामिल किए गए हैं।

जब संशोधनों के लिए कारणों के साथ मौजूदा तथा प्रस्तावित शर्तों के तुलनात्मक विवरण भेजने की मांग की गई थी तो पत्तन ने बताया था कि उसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव के संबंध में इसके द्वारा प्रेषित ब्योरे/सूचना इस प्रस्ताव के लिए भी अच्छे हैं। तदनुसार, उपयोक्ताओं की टिप्पणियों और उनपर पत्तन की टिप्पणियों के साथ शर्तों के संशोधन/युक्तिकरण के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित कारण/औचित्य, जैसाकि प्रशुल्क आदेश दिनांक 25 फरवरी 2013 में देखा गया है, इस विश्लेषण में भी सुविचारित किए गए हैं।

(xviii). मौजूदा दरमान के अनुसार, 'विदेशगामी पोत' शब्दावली 'तटीय पोत से इतर कोई पोत' अर्थ में परिभाषित किया गया है। तटीय पोत के लिए परिभाषा भी अलग से निर्धारित की गई है। जेएनपीटी ने 'विदेशगामी पोत' की परिभाषा 'तटीय पोत तथा अंतर्देशीय पोत से इतर किसी पोत' अर्थ में संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। जेएनपीटी ने बताया है कि प्रस्तावित संशोधन विसंगति से बचने के लिए और उपयुक्त प्रभार वसूल करने के लिए है। इस संबंध में, यह देखा गया है कि मौजूदा दरमान ने 'अंतर्देशीय पोत' को परिभाषित नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, 'अंतर्देशीय पोत' से अलग करने के लिए 'विदेशगामी पोत' की परिभाषा संशोधित करने के लिए स्थिति को स्पष्ट नहीं करेगा। इसलिए, जेएनपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के अनुसार विदेशगामी पोत की परिभाषा संशोधित करने के लिए 'अंतर्देशीय पोत' परिभाषित करने के लिए जरूरी है। अतः, कोलकाता पत्तन न्यास के दरमान में 'अंतर्देशीय पोत' के लिए निर्धारित परिभाषा अंगीकृत करते हुए 'अंतर्देशीय पोत' के लिए परिभाषा निर्धारित की गई है। तदनुसार, जेएनपीटी का मौजूदा दरमान विदेशगामी पोत के लिए मौजूदा परिभाषा संशोधित करते हुए और 'अंतर्देशीय पोत' के लिए परिभाषा शामिल करते हुए संशोधित किया गया है।

(xix). पत्तन ने 'पत्तन क्षेत्र' की परिभाषा संशोधित करने और 'पत्तन प्रचालन क्षेत्र' के लिए नई परिभाषा शामिल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन के अनुसार, 'पत्तन प्रचालन क्षेत्र' का अर्थ सीमाशुल्क बंध क्षेत्र होगा जहां पत्तन प्रचालन होते हैं और 'पत्तन क्षेत्र' 'राजपत्र' में यथा परिभाषित कुल क्षेत्र है। पत्तन ने निवेदन किया है कि 'पत्तन क्षेत्र' और 'पत्तन प्रचालन क्षेत्र' के बीच भिन्नता जरूरी महसूस की गई थी क्योंकि पत्तन सर्विस टैक्स प्राधिकारियों के साथ समस्याओं का सामना कर रहे थे। इस संबंध में, यह देखा गया है कि पत्तन ने न तो इसके द्वारा पेश की गई मुश्किलों को स्पष्ट किया है और न ही इस संबंध में हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के लिए पर्याप्त औचित्य नहीं बताया गए हैं। तथापि, अन्य महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमान में उपलब्ध स्थिति की संवीक्षा पर, कि कुछ पत्तनों में जैसे वीओसीपीटी, सीएचपीटी, में 'पत्तन सीमा' भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 4(2) के रूप में केन्द्रीय सरकार द्वारा अधिसूचित सीमाओं के रूप में परिभाषित किया गया है। कुछ अन्य पत्तनों में, जैसे कांडला पत्तन न्यास, 'पत्तन क्षेत्र' शब्दावली 'सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र' रूप में परिभाषित की गई है। तथापि, किसी भी पत्तन में, 'पत्तन प्रचालन क्षेत्र' परिभाषित किया गया है। अन्य महापत्तन न्यासों के दरमान में मौजूदा स्थिति को लेखा में लेते हुए, 'सीमाशुल्क अधिसूचित क्षेत्र' अर्थ में 'पत्तन क्षेत्र' की मौजूदा परिभाषा धीरे-धीरे संशोधित करने के लिए उपयुक्त महसूस किया गया है। अतः, 'पत्तन क्षेत्र' की मौजूदा परिभाषा में निर्दिष्ट 'पत्तन प्रचालन क्षेत्र' शब्द हटाया गया है। इसके अलावा, कुल पत्तन क्षेत्र के लिए परिभाषा रखने के लिए जेएनपीटी के अनुरोध को स्वीकार करने के लिए, सीएचपीटी के मौजूदा दरमान में उपलब्ध परिभाषा के अनुसार, केन्द्रीय सरकार द्वारा अधिसूचित पत्तन बाहरी सीमाओं को अर्थ प्रदान करने के लिए 'पत्तन सीमा' के लिए नई परिभाषा शामिल की गई है।

(xx). पत्तन ने स्पष्टता लाने के लिए 'आईएमडीजी कोड' के साथ 'जोखिमपूर्ण कंटेनर' की मौजूदा परिभाषा में निर्दिष्ट 'आईएमओ' शब्द बदलने का प्रस्ताव किया है, जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए, पत्तन के प्रस्ताव पर विचार किया गया है और जेएनपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित 'जोखिमपूर्ण कंटेनर' की परिभाषा संशोधित की गई है।

(xxi). जेएनपीटी के मौजूदा दरमान में, परिस्थितियों/दस्तावेजों से संबंधित मानक प्रावधान शामिल हैं जिसके तहत पोत सरकार की तटीय नीति के अनुसार रियायती प्रभारों की वसूली के लिए 'तटीय' पोतों के रूप में सुचारित किए जा सकते हैं, जो जून 1998 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित सामान्य आदेश के आधार पर सभी महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनलों के दरमान में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया गया है। जेएनपीटी ने मौजूदा स्थिति को अधिक स्पष्टता देने के मद्देनजर मौजूदा प्रावधानों में संशोधनों का प्रस्ताव किया है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित मुख्य संशोधन यदि तब परिवर्तन किया जाता है जब पोत जेएनपीटी में होता है तो कौन सी तटीय दरें लागू होंगी स्पष्ट किया जाए। इसलिए, जेएनपीटी ने यह संशोधन करने का प्रस्ताव किया है कि प्रशुल्क की गणना के प्रयोजन के लिए, यदि जेएनपीटी में परिवर्तन किया जाता है, जवाहर सीमाशुल्क परिवर्तन प्रमाणपत्र में यथा विनिर्दिष्ट के समान होगा। परिवर्तन के समय को स्पष्ट करने के लिए जेएनपीटी का अनुरोध, यदि परिवर्तन तब किया जाता है जब पोत जेएनपीटी में हो, उचित दिखाई देता है। इसलिए, इस संबंध में मौजूदा प्रावधानों में निम्नलिखित पंक्तियां शामिल की गई हैं:—

“परिवर्तन का समय, प्रशुल्क की गणना के प्रयोजन के लिए, यदि परिवर्तन जेएनपीटी में किया जाता है, जवाहर सीमाशुल्क परिवर्तन प्रमाणपत्र में यथा विनिर्दिष्ट के समान होगा।”

(xxii). जेएनपीटी ने इस आधार पर 'आरबीआई द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर' से 'आरबीआई संदर्भ दर' तक भारतीय रुपए रूप में अमेरिकी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के परिवर्तन के संबंध में दरमान में मौजूदा प्रावधान को बदलने का प्रस्ताव किया है कि आरबीआई ने कोई बाजार खरीद दर प्रकाशित नहीं की थी और आरबीआई की बाजार खरीद दर अंगीकृत करना मुश्किल है क्योंकि यह एक दिन में ही भिन्न-भिन्न होती है। इसलिए, पत्तन ने 'आरबीआई संदर्भ दर' अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है। यह देखा जाए कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.1 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार मौजूदा टिप्पणी निर्धारित की गई है। यह ध्यान में रखना होगा कि यह दिशानिर्देश महापत्तनों को भारतीय स्टेट बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों की भी बाजार खरीद दर अंगीकृत करने की अनुमति देते हैं। इसलिए, यह प्राधिकरण उक्त शर्त को संशोधित

करने के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव को स्वीकृत करने की स्थिति में नहीं है। तथापि, एसबीआई अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र बैंक की बाजार खरीद दर अंगीकृत करने के लिए दिपत्तन को विकल्प देते हुए पूरी तरह से खंड 2.19.1 के प्रावधान को शामिल करने के मद्देनजर, मौजूदा प्रावधान उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।

- (xxiii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर दंडात्मक ब्याज की दर निर्धारित करते हुए प्रस्तावित सामान्य टिप्पणी मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 में यथा विनिर्दिष्ट के रूप में भारतीय स्टेट बैंक की 14.75 प्रतिशत की प्रचलित प्रधान उधार दर के रूप में 16.75 प्रतिशत की ब्याज की दंडात्मक दर को दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है।
- (xxiv). पत्तन ने पोतों की कुछ नई श्रेणियों अर्थात् गैर कैरियर, तेल/रसायन टैंकर, मोबाइल ऑफ़शोर ड्रिलिंग इकाईयां, यात्री जलयान, अन्य कार्गो जलयान आदि 'पत्तन देयताओं' की वसूली के प्रयोजन के लिए पोतों की मौजूदा श्रेणियों के पुनर्समूहन के साथ शामिल किया है। पत्तन ने बताया है कि पोत जैसे गैस कैरियर, तेल/कैमिकल टैंकर पत्तन की विस्तार यायेजना के हिस्से के रूपमें भविष्य में प्रहस्तित किए जाने की संभावना है। पृथक टर्मिनल स्थापित करते हुए अतिरिक्त लिक्विड कार्गो प्रहस्तित करने के लिए जेएनपीटी की विस्तार योजना और बीपीसीएल द्वारा पाइपलाइन बिछाना कार्गो तथा पोतों के अनुमानित यातायात को कैप्चर करेगा। ऐसे अनुमानों के आधार पर, पत्तन नए पोतों की उक्त श्रेणी के आगमन के लेखा पर जेएनपीटी को होने वाला अतिरिक्त राजस्व का अनुमान लगाने की स्थिति में होगा। तथापि, पत्तन ने लागत व्योरां तथा राजस्व विवीक्षाएं नहीं भेजी हैं। इसलिए, 'गैस कैरियर, तेल/रसायन टैंकर तथा मोबाइल ऑफ़शोर ड्रिलिंग इकाईयां' को शामिल करने के पत्तन के अनुरोध पर विचार नहीं किया गया है।

यात्री जलयानों तथा अन्य कार्गो जलयानों के संबंध में जिसमें पत्तन ने कंटेनर जलयानों की श्रेणी के अधीन इसे शामिल करने का प्रस्ताव किया है, पत्तन ने स्पष्ट नहीं किया है कि क्या इस प्रकार के पोत वर्तमान में प्रहस्तित किए जा रहे हैं और जिसके अधीन वे प्रभारित किए जाते हैं। पत्तन ने इस संबंध में अतिरिक्त राजस्व विवीक्षा भेजने के लिए अपनी मुश्किल को भी अभिव्यक्त किया है। पत्तन से अपेक्षित व्योरां के अभाव में, पत्तन का प्रस्ताव सुविचारित नहीं किया गया है। पोतों की विभिन्न श्रेणियों का मौजूदा समूहन पोत संबंधित प्रभारों के लिए अनुमोदित दर में अक्रास द बोर्ड वृद्धि के साथ बनाए रखा है।

- (xxv). पत्तन देयताओं की अनुसूची के अधीन मौजूदा टिप्पणी (1) (i) निम्नलिखित निर्धारित करती है:-

“जवाहरलाल नेहरू के पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत की पत्तन देयताएं उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूह के स्थान पर निर्दिष्ट दर पर अपने कुल जीआरटी पर निर्धारित की जाएंगी।”

पत्तन ने मौजूदा प्रावधान के अंत में दर्शाते हुए “उस पोत के जीआरटी के अनुसार” शब्द हटाने का प्रस्ताव किया है। यह देखा गया है कि इन शब्दों को हटाना प्रावधान के अर्थ में संशोधन करना दिखाई नहीं देता है, क्योंकि यह विनिर्दिष्ट करता है कि पोत उसके कुल जीआरटी पर निर्धारित किया जाएगा। इसलिए, पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया गया है।

- (xxvi). पत्तन ने पत्तन देयताओं की अनुसूची के अधीन मौजूदा टिप्पणी (6) हटाने का प्रस्ताव किया है, जो लैश पोतों को पत्तन देयताओं के भुगतान से खाली/लदे हुए लैश बार्जों को लेने का दूसरा मौका देता है। पत्तन देयताओं की वसूली के लिए पोतों के पुनर्समूहन से संबंधित प्रश्नों के जवाब में, पत्तन ने बताया है कि यह प्रावधान हटाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि पत्तन लैश पोतों के पत्तन पर दोबारा आने की उम्मीद नहीं करते हैं, परन्तु इसे हटाए जाने के लिए विशिष्ट प्रश्न पर जवाब में, पत्तन ने बताया है कि जब कभी पोत चैनल का इस्तेमाल करते हैं प्रभार वसूल करने के लिए तर्कसंगत है। जेएनपीटी का स्टैंड/स्थिति स्पष्ट नहीं है। इसके अलावा, पत्तन ने इस संशोधन के लेखा पर अतिरिक्त राजस्व विवीक्षाएं नहीं भेजी हैं। तदनुसार, पत्तन देयता अनुसूची के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. (6) हटाने के लिए पत्तन का प्रस्ताव खारिज किया गया है।
- (xxvii). जेएनपीटी ने स्थानांतरण प्रभारों से संबंधित अनुसूची 2.2 ख और 2.2 ग के शीर्षकों में संशोधनों का प्रस्ताव किया है। मौजूदा शीर्षकों के अनुसार, अनुसूची 2.2 ख एक बर्थ से दूसरे बर्थ तक स्थानांतरण के लिए लागू है और अनुसूची 2.2 ग न्हावा जेट्टी, बम्बई पत्तन सीमाओं, लंगरगाह बर्थ अथवा जेएनपीटी सीमाओं के भीतर कहीं भी में स्थानांतरण के लिए लागू है। जेएनपीटी ने उसी टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए यथा लागू 2.2 ख के लिए शीर्षक में संशोधन करने का प्रस्ताव किया है जो टर्मिनलों, लंगरगाह तथा जेएनपीटी सीमाओं के भीतर कहीं भी स्थानांतरण के लिए संशोधित किया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण है कि प्रस्तावित संशोधन स्पष्टता लाने के लिए हैं क्योंकि मौजूदा प्रावधान जेएनपीटी बर्थों तथा जीटीआईपीएल बर्थों के बीच पोतों के स्थानांतरण को कवर नहीं करते हैं। इस प्रकार, यह दिखाई देता है कि प्रस्ताव केवल कोई वित्तीय विवीक्षा शामिल किए बिना स्थानांतरण प्रभारों की वसूली के लिए प्रचलित पद्धति में और अधिक स्पष्ट लाने के लिए है। तथापि, अनुसूची 2.2 ग से 'बम्बई पत्तन सीमाएं' हटाने के कारण ज्ञात नहीं हैं। उपर्युक्त के मद्देनजर, अनुसूची 2.2 ख और 2.2 ग के प्रस्तावित शीर्षकों में प्रस्तावित संशोधन अनुसूची 2.2 ग में 'बम्बई पत्तन सीमाएं' को दोबारा शामिल करने के लिए स्वीकार किए गए हैं।
- (xxviii). जैसाकि पहले उक्त टिप्पणी की तथ्यात्मक स्थिति में बताया गया है, जेएनपीटी ने यह कहते हुए मसौदा दरमान में एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि 'पत्तन सुविधा' की परिभाषा केवल जेएनपीटी परिचालित टर्मिनल के लिए लागू होगी और निजी/बीओटी टर्मिनलों के अनुरोध पर किए गए सभी स्थानांतरण "टर्मिनल सुविधा" के लिए रूप में माने जाने हैं और प्रभार्य हैं। जेएनपीटी लम्बे समय से इस मुद्दे पर लगातार जोर देता रहा है। पत्तन द्वारा उद्धरित मुख्य कारण यह है कि वह बीओटी टर्मिनलों में पोतों के स्थानांतरण के कारणों से परिचित नहीं है और इसलिए यह पता लगाना बहुत मुश्किल है कि क्या स्थानांतरण ट्रेड अथवा टर्मिनल के अनुरोध पर किया गया है। संयुक्त सुनवाई में, पत्तन ने एक स्टैंड लिया है कि बीओटी टर्मिनलों में सभी स्थानांतरण प्रभारित किए जाएंगे और ट्रेड टर्मिनलों से धनवापसी का दावा कर सकते हैं, यदि स्थानांतरण टर्मिनलों की वजह से किए जाते हैं। दूसरी तरफ, मानसा ने कहा है कि जेएनपीटी बीओटी टर्मिनलों में सभी पोत संबंधित सेवाएं प्रदान कर रहा है और प्रभार वसूल कर रहा है, 'पत्तन सुविधा' सभी टर्मिनलों के लिए समान रूप से लागू होगा। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी ने इस मुद्दे को हल करने के लिए ट्रेड और टर्मिनलों के लिए निवेदन किया है। तथापि, जेएनपीटी को टर्मिनलों तथा ट्रेड के साथ विचार-विमर्श से मुद्दे को हल करते नहीं देखा गया है। यह प्राधिकरण लाइसेंसदाता के रूप में जेएनपीटी की समग्र जिम्मेदारी पर विचार करने के मुद्दे पर विचार करने से अपने को दूर रखने के लिए पत्तन द्वारा लिए गए स्टैंड को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है और विशेष रूप से इस स्थिति पर विचार करना कि जेएनपीटी बीओटी टर्मिनलों में सभी पोत संबंधित सेवाएं प्रदान कर रहा है और प्रभार वसूल कर रहा है। यह महसूस किया गया है कि पत्तन स्थानांतरण के कारण बताने के लिए, यदि कोई संदेह हो, टर्मिनलों/ट्रेड पर हमेशा जोर डाल सकता है। जेएनपीटी ने ऐसी स्थितियों/परिस्थितियों को सामने नहीं लेकर आया है जहां विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद पोत पत्तन की सुविधा अथवा टर्मिनलों के लाभ के लिए स्थानांतरित किए जाते हैं।

इसके अलावा, 'पत्तन सुविधा' से संबंधित प्रावधान पत्तनों जहां निजी टर्मिनल भी प्रचालन कर रहे हैं, सहित सभी महापत्तन न्यासों में समान रूप से निर्धारित किए गए हैं। परन्तु, किसी भी महापत्तन ने इस मुद्दे को नहीं उठाया है।

उपर्युक्त के मद्देनजर, इसके लिए दरमान को संशोधित करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव केवल जेएनपीटी प्रचालित टर्मिनल पर लागू होगा, स्वीकार नहीं किया जा सकता। पत्तन को दोबारा सलाह दी जाती है कि टर्मिनल प्रचालक के और ट्रेड के साथ विचार-विमर्श से इस संबंध में एक सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करे।

(xxix). जेएनपीटी ने मौजूदा दो स्लाइडिंग स्लैब दरों, अर्थात् (1) प्रथम पहले घंटे के लिए और (2) अनुवर्ती घंटा अथवा उसका भाग को जोड़ते हुए मौजूदा अनुसूची 2.2.७ (क्र.सं. 2 - 30 मिनट के बाद पाइलटों को रोके रखने के लिए दर) को उच्चतम स्लैब दर पर विचार करते हुए एकल दर में संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने इस प्रस्ताव के लिए औचित्य नहीं भेजा है और विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद अतिरिक्त राजस्व विवीक्षाओं के अनुमानन में अपनी मुश्किल अभिव्यक्ति नहीं की है। इसलिए, पत्तन का प्रस्ताव सुविचारित नहीं किया गया है।

(xxx). जेएनपीटी ने इसके लिए अनुसूची 2.2.७ (पाइलटों के लिए रद्दीकरण तथा रोके रखना प्रभार) के अधीन दो नई टिप्पणियों को शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि एक घंटे के बाद पाइलटों को रोकना रद्द करना माना जाएगा और ऐसे मामलों में रद्दीकरण प्रभार भी लागू किए जाएंगे और नौचालन पोत के लिए "टग किराया प्रभार" भी लागू होंगे। जेएनपीटी ने रोके रखने के प्रभारों के अलावा रद्दीकरण प्रभार वसूल करने की वजह से सीमित पाइलटों की उपलब्धता उद्धरित की है। इस संबंध में, मानसा ने यह कहते हुए जेएनपीटी के प्रस्ताव पर आपत्ति उठाई है कि जब पोत पाइलटों की बोर्डिंग के लिए तैयार नहीं है, पत्तन दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार, झूठा सिग्नल प्रभार और टग किराया प्रभार वसूल कर रहा है। प्रस्तावित बदलावों पर, जेएनपीटी को और अधिक सूचना उपलब्ध करवानी होगी कैसे कई बार ऐसी घटनाएं हो जाती हैं, वित्तीय प्रभार और मानसा द्वारा यथा दावाकृत अतिरिक्त प्रभार अधिरोपित करने के कारण हैं। पत्तन को इन आंकड़ों/सूचना के साथ पृथक प्रस्ताव लेकर आना चाहिए। उपर्युक्त के मद्देनजर, रद्दीकरण प्रभार और टग किराया प्रभार वसूल करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव भी रोककर रखने के प्रभारों के अलावा सुविचारित नहीं किया गया है।

(xxxi). जैसाकि इस नोट के तथ्यात्मक हिस्से में बताया गया है, पत्तन ने यह कहते हुए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची के अधीन टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि शैलो डॉट बर्थों (एसडीबी) के लिए लागू मौजूदा 20 प्रतिशत छूट एसडीबी के अभियंत्रिकरण के बाद बन्द कर दी जाएगी। पत्तन के अनुसार, नियमित कंटेनर पोत भी मैन कंटेनर बर्थ से शैलो डॉट बर्थ तक 2 आरएमक्यूसी के प्रस्तावित स्थानांतरण के साथ आ सकते हैं और इसलिए छूट को जारी रखने का कोई औचित्य नहीं है। यह स्पष्ट नहीं है कि जब नियमित कंटेनर पोतों के लिए एसडीबी का प्रस्तावित उपयोग किया जाएगा और अतिरिक्त वित्तीय विवीक्षाएं क्या होंगी। इसलिए, यह उपयुक्त है कि पत्तन नियमित कंटेनर पोतों के बर्थिंग के लिए एसडीबी के उपयोग की शुरुआत से पहले इस संबंध में पृथक प्रस्ताव लेकर आए। उपर्युक्त के मद्देनजर, एसडीबी में बर्थ किराया प्रभारों में रियायत को वापिस लेने के लिए पत्तन का प्रस्ताव कुछ समय के लिए सुविचारित नहीं किया गया है।

(xxxii).(क). पोत संबंधित प्रभारों की अनुसूची 2.5 के अधीन मौजूदा टिप्पणी 3 (ix) निर्धारित करती है कि दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रचालनों को रोकने के परिणामस्वरूप बरसात की वजह से प्रभार्य नहीं हैं। जेएनपीटी ने यह उल्लेख करते हुए इस प्रावधान को विस्तारित करने का प्रस्ताव किया है कि दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार 'कार्गो प्रचालन शुरू होने से पहले बरसात अथवा कार्गो प्रचालन के दौरान अथवा कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद' की वजह से प्रभार्य नहीं हैं। जेएनपीटी ने स्पष्ट किया है कि यदि बरसात आदि की वजह से कार्गो प्रचालन की शुरुआत में विलंब होता है तो दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं करने के लिए प्रस्तावित संशोधन किया जाना जरूरी है। इस संबंध में प्रस्तावित संशोधन मौजूदा प्रावधान में स्पष्टता लाने के लिए है और इसलिए स्वीकार किया गया है।

(ख). पोत संबंधित प्रभारों की अनुसूची 2.5 के अधीन मौजूदा टिप्पणी 3 (ix) निर्धारित करती है कि दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य नहीं हैं यदि पोत पत्तन पर आरोपित कारणों से निष्क्रिय रहते हैं। जेएनपीटी ने यह संशोधन लाने का प्रस्ताव किया है कि यह केवल पत्तन प्रचालित टर्मिनल पर लागू होगा। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों से छूट स्वीकार करने की अनुमति देता दिखाई नहीं देता है यदि बीओटी टर्मिनलों की वजह से निष्क्रिय रहते हैं। इस संबंध में, पत्तन का दावा सही हो सकता है क्योंकि पत्तन को दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों को वसूल करने के अपने अधिकार से डिप्राइव होने की जरूरत नहीं है यदि बीओटी टर्मिनलों पर आरोपित कारणों से पोत निष्क्रिय रहता है। तथापि, वहां ऐसी स्थिति हो सकती है जब बीओटी टर्मिनलों में पोतों का निष्क्रिय होना जेएनपीटी पर आरोपित कारणों से हो सकता है। इसके अलावा यह कारण होगा कि जलयान बीओटी टर्मिनलों के नियंत्रण से परे के कारणों से भी निष्क्रिय हो सकता है। इसलिए, यह सलाह दी जाती है कि पत्तन विस्तृत कारण और परिस्थितियों के साथ आए जिसके तहत प्रस्तावित प्रभार बीओटी प्रचालकों से विचार-विमर्श के साथ लागू किए जाने हैं। इसलिए, अभी तक कोई बदलाव नहीं किया गया है।

(xxxiii). मौजूदा टिप्पणी (4) (ख) 'झूठा संकेत' शब्दावली परिभाषित करती है और 'झूठा सिग्नल' वाली घटनाओं को भी सूचीबद्ध करती है। पत्तन ने दो और परिस्थितियों, अर्थात् (1) ऑन बोर्ड आग्रजन नहीं और (पोत/पोत एजेंटों/टर्मिनल पर आरोप्य कोई अन्य कारण शामिल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन का यह दावा कि दरमान में निर्धारित परिस्थितियों की सूची तार्किक नहीं दिखाई दे सकती और इसलिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दो नई परिस्थितियों पर विचार किया गया है। यह नोट किया जाए कि इस संबंध में उपयोक्ताओं से कोई आपत्ति प्राप्त नहीं हुई थी।

तथापि, अवशिष्ट खंड में 'टर्मिनल' भी शामिल किए जाने के संबंध में, यह महसूस किया गया है कि पत्तन ने पर्याप्त रूप से औचित्य नहीं दिया है कि किन परिस्थितियों में विलंब पाइलट की बोर्डिंग के बाद टर्मिनल पर आरोप्य होगा। इसलिए, प्रस्तावित अवशिष्ट खंड में 'टर्मिनल' शब्द को शामिल करना स्वीकार नहीं किया गया है।

(xxxiv). जेएनपीटी ने मौजूदा दरमान के अध्याय-3 कंटेनर संबंधित प्रभार के अधीन 'प्योर तटीय कंटेनर' और 'पार्ट तटीय तथा पार्ट विदेशी कंटेनर' के लिए परिभाषाएं शामिल करने का प्रस्ताव किया है और दो प्रकार के कंटेनरों के प्रत्येक में शामिल प्रचालनों को सूचीबद्ध किया है। जैसाकि इस पूर्ववर्ती नोट की तथ्यात्मक स्थिति के नरेशन में बताया गया है, यह प्राधिकरण आदेश सं. टीएएमपी/53/2008-जेएनपीटी दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा पहले ही स्पष्ट कर चुका है कि विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित 50 प्रतिशत पर किसी भारतीय पत्तन अथवा विलोमतः अनुवर्ती नौभरण के लिए जेएनपीटी पर विदेशी पत्तन से लाए गए कंटेनरों को उतारने के लिए प्रभाव वसूल करने के लिए जेएनपीटी के दरमान में पहले से प्रावधान उपलब्ध है। इसके अलावा, जेएनपीटी ने प्रस्तावित संशोधन के लिए भी कोई औचित्य नहीं भेजा है। उपर्युक्त के मद्देनजर, इस संबंध में पत्तन के प्रस्ताव पर विचार नहीं किया गया है।

- (xxxv). मौजूदा दरमान के अनुसार, अनुसूची 3.3.1 का शीर्षक 'जोखिमपूर्ण कंटेनरों' के रूप में निर्धारित किया गया है। जेएनपीटी ने रीफर जोखिमपूर्ण/टैंक कंटेनरों के लिए भी लागू जोखिमपूर्ण कंटेनरों की दरें निर्धारित करने के लिए इस शीर्षक के अधीन भी प्रशीतन जोखिमपूर्ण/टैंक कंटेनरों को शामिल करने का प्रस्ताव किया है। जब प्रस्ताव का औचित्य बताने और प्रशीतन जोखिमपूर्ण कंटेनर तथा टैंक कंटेनर को परिभाषित करने की मांग की गई थी तो जेएनपीटी ने बताया था कि प्रशीतन जोखिमपूर्ण कंटेनर तथा टैंक कंटेनर के लिए समान ध्यान रखने की जरूरत है और परिभाषा दरमान में पहले से उपलब्ध है। जब 'प्रशीतन कंटेनर' और 'जोखिमपूर्ण कंटेनर' शब्दावलियों के लिए परिभाषा अलग से उपलब्ध होती है, 'प्रशीतन जोखिमपूर्ण कंटेनर' और 'टैंक कंटेनर' शब्दावलियों के लिए परिभाषा दरमान में उपलब्ध नहीं है। इसलिए, पत्तन के दावे को स्वीकार नहीं किया जा सकता। अतः, अनुसूची 3.3.1 के शीर्षक में प्रस्तावित संशोधन पर विचार नहीं किया गया है।
- (xxxvi). अनुसूची 3.3.1 (ग) पोतांतरण कंटेनर के अधीन मौजूदा टिप्पणी (4) एक प्रावधान निर्धारित करती है कि, बर्थों से परे, मोबाइल हारबर क्रेनों (एमएचसी) के लिए पार्किंग स्पेस ग्राहकों को निःशुल्क उपलब्ध करवाया जाएगा। जेएनपीटी ने यह विनिर्दिष्ट करते हुए मौजूदा प्रावधान को विस्तारित किया है कि पार्किंग स्पेस मोबाइल कंटेनर प्रहस्तन क्रेनों तथा अन्य संबंधित उपस्कर के लिए है। इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन पर विचार किया गया है।
- (xxxvii). जेएनपीटी ने यह कहते हुए अनुसूची 3.3.1 ग पोतांतरण कंटेनरों के अधीन नई टिप्पणी (5) शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि जोखिमपूर्ण खाली कंटेनर बिलिंग के प्रयोजन के लिए जोखिमपूर्ण लदे हुए कंटेनर के रूप में होगा। जब प्रस्तावित संशोधन के लिए औचित्य की मांग की गई थी तो पत्तन ने कहा था कि उसने इस संबंध में प्रस्तावित संशोधन को वापिस ले लिया है।
- (xxxviii). जेएनपीटी ने अनुसूची 3.3.1 ड (शट आउट कंटेनरों के लिए प्रभार) के अधीन नई टिप्पणियां (क्र.सं. 1 से 5) शामिल की हैं, परिस्थितियों को सूचीबद्ध करते हुए जब शट आउट प्रभार युक्तिकरण के प्रिमाइस पर प्रभार्य नहीं बताया जाता है। जेएनपीटी द्वारा सूचीबद्ध परिस्थितियों में (1) जब पोत को पत्तन के अनुरोध पर दूसरे पोत के व्यवस्थापन के लिए शट आउट के साथ नौचालन करने की आवश्यकता होती है, (2) (क) पोतों को पहले उपलब्ध टाइड पर नौचालन करना होगा और यदि टर्मिनल परिचालन पूरे नहीं कर सकता है, (2) (ख) पोत को ज्वारभाटीय प्रतिबंधों की वजह से आने वाले पोत को व्यवस्थित करने के लिए नौचालन करना होगा, (3) जब कंटेनर पत्तन क्रेनों के खराब होने की वजह से लादे नहीं जा सकते, (4) जब कंटेनर खराब मौसम परिस्थितियों की वजह से लादे नहीं जा सकते, शामिल हैं। पत्तन ने अवशिष्ट खंड (5) भी निर्धारित किया है जिसमें कहा गया है कि 'किसी अन्य के लिए सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से उपर्युक्त विशेष रूप से कवर नहीं किए गए हैं'। इस संबंध में, यह कहा गया है कि प्रस्तावित नई शर्तें सामान्य तौर पर युक्तिकरण देखी गई हैं जो उपयोक्ताओं को उनकी चूक नहीं होने पर शट आउट प्रभारों के भुगतान से राहत देगी। तथापि, अवशिष्ट खंड के संबंध में, यह महसूस किया गया है कि ऐसा ब्लेन्कट खंड ऐसी परिस्थितियों की पहचान करने में विसंगति सृजित कर सकता है और विवादों को और बढ़ा सकता है। उपर्युक्त के मददेनजर, क्र.सं. (i) से (iv) पर जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणियां ही स्वीकार की गई हैं और संशोधित प्रस्तावित मसौदा दरमान में शामिल की गई हैं।
- (xxxix). जेएनपीटी के मौजूदा दरमान में सभी महापत्तन न्यासों पर एकसमान रूप से लागू सरकारी नीति के अनुसार लम्बे समय तक रहने वाले कंटेनरों/कार्गो संबंधी मानक प्रावधान शामिल हैं। जेएनपीटी ने अब लम्बे समय तक रहने वाले कंटेनर/कार्गो के निपटान के लिए अपने परिपत्र दिनांक 22-11-2008 द्वारा पत्तन द्वारा जारी किए गए नीति दिशानिर्देशों के आधार पर बताए गए लम्बे समय तक रहने वाले कंटेनरों/कार्गो के मामले में मंडारण प्रभारों की वसूली के लिए नए प्रावधान अब शामिल किए हैं। चूंकि जेएनपीटी ने प्रशुल्क कार्यवाहियों के पिछले सामान्य संशोधन में यह स्थिति नहीं बताई थी जिसके परिणामस्वरूप आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 हुआ, इसलिए पत्तन से लगभग 5 वर्षों के बीत जाने के बाद दरमान में ट्रेड सर्कुलर के प्रावधानों को शामिल करने की जरूरत और प्रत्येक प्रावधान को आधार को स्पष्ट करते हुए विस्तृत नोट भेजने का अनुरोध किया गया था। प्रत्युत्तर में, पत्तन ने दोहराया है कि संशोधन पत्तन द्वारा जारी किए गए नीति परिपत्रों पर आधारित हैं। चूंकि पत्तन ने पर्याप्त जवाब नहीं भेजा है और 75 दिनों के बाद भूमि किराया वसूल करने के लिए ट्रेड मुख्य रूप से शिपिंग लाइनों से कोई आपत्ति भी नहीं आई है, इस संबंध में पत्तन के प्रस्ताव पर विचार नहीं किया गया है।
- (xL). संयुक्त सुनवाई के बाद, पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 23 दिसम्बर 2013 द्वारा, यह स्पष्ट करते हुए जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए प्रभारों के 1.25 गुना की वसूली से संबंधित अनुसूची 3.3.3 के अधीन मौजूदा टिप्पणी (8) को विस्तार से बताने का प्रस्ताव किया है कि प्रहस्तन, विराम समय, शट-आउट आदि जैसे सभी प्रकार के प्रभारों पर प्रभारों का 1.25 गुना लागू होगा। इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए प्रभारों को लागू करने में और अधिक स्पष्टता लाने के रूप में देखा गया है और प्रस्तावित संशोधन पर विचार किया गया है।
- (xLi). जेएनपीटी के मौजूदा दरमान में जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रक्रिया और दरें शामिल की गई हैं परन्तु, इसमें जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रक्रिया तथा दरों को शामिल नहीं किया गया है। जेएनपीटी ने अब इस आधार पर जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच टीपी कंटेनरों के लिए दरें शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच कंटेनरों का परिवहन भी मौजूद है। चूंकि जेएनपीटी के प्रस्तावित दरमान में जेएनपीटी तथा जीटीआईपीएल के बीच कंटेनरों के पोतांतरण के लिए प्रक्रिया शामिल नहीं की गई थी, इसलिए पत्तन से प्रस्तावित प्रावधानों की जांच करने और उपयुक्त संशोधन करने, यदि जरूर पाया जाता है, का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने इस संबंध में उल्लिखित प्रत्युत्तर नहीं भेजा था।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच अंतर-टर्मिनल पोतांतरण के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु जेएनपीटी ने 2007 में एक प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 14 जुलाई 2008 द्वारा प्रासंगिक लागत व्ययों के साथ दोबारा प्रस्तुत करने के लिए जेएनपीटी को प्रस्ताव वापिस भेजा था। आदेश के अनुच्छेद 8 (ix) में यथा प्रतिवेदित, जेएनपीटी को लागत व्ययों के साथ और उक्त प्रस्ताव में उपयोक्ताओं द्वारा उठाए गए मुद्दों को संबोधित करते हुए जेएनपीटी द्वारा (तत्समय) दाखिल किए जाने वाले अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में जेएनपीटी तथा जीटीआईपीएल के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल प्रभारों के लिए प्रक्रिया और प्रभारों को शामिल करने की सलाह दी गई थी। फरवरी 2011 में प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, जेएनपीटी ने अपने दरमान में जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच अंतर-टर्मिनल अंतरण के लिए प्रक्रिया और दरें शामिल करने का प्रस्ताव नहीं किया था। जैसाकि ऊपर बताया गया है, वर्तमान प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच कंटेनरों के पोतांतरण के लिए केवल दरों को शामिल करने का प्रस्ताव किया था। तथापि, जेएनपीटी ने प्रस्तावित दरों के लिए लागत व्ययों नहीं भेजे हैं और उपयोक्ताओं द्वारा उठाए गए मुद्दों अर्थात् जेएनपीटी और जीटीआईपीएल आदि के लिए सामान्य यार्ड का विकास पर की गई कार्रवाई को भी स्पष्ट नहीं किया है। किसी मामले में, जेएनपीटी ने बताया है कि जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच मौजूद अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण और प्रस्तावित अंतर-टर्मिनल टर्मिनल प्रभार तत्संबंधी टर्मिनलों में मौजूदा प्रशुल्क पर

आधारित हैं। जीटीआईपीएल को स्थानांतरण के लिए प्रक्रिया के अभाव में और उपयोक्ताओं द्वारा उठाए गए मुद्दे असंबोधित रह गए हैं, जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच कंटेनरों का अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रस्तावित प्रभार टाला गया है।

- (xLii). अंतर टर्मिनल रेल हैंडलिंग ऑपरेशन्स (आईटीआरएचओ) के लिए प्रभारों की वसूली पृथक आदेशों द्वारा शासित की गई है। आईआरटीएचओ के लिए प्रभारों की वसूली से होने वाली आय और इससे संबंधित व्यय जेएनपीटी की समग्र आय/लागत स्थिति में सुविचारित किए गए हैं। इसके अलावा, प्रासंगिक समय पर जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित जेएनपीटी के अलावा जीटीआईपीएल और एनएसआईसीटी द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनलों पर सामान्य रूप से लागू रु 400 प्रति टीईयू की दर अनुमोदित की गई है। ऐसी स्थिति में, रु 400/- प्रति टीईयू की मौजूदा दर में कोई वृद्धि किए जाने पर विचार करने का कोई मामला नहीं है।
- (xLiii). जेएनपीटी ने यह कहते हुए अनुसूची 4.2 (ग्रेब अनलोडर के साथ प्रहस्तन प्रभार) की टिप्पणी (5) के अधीन नया प्रावधान शामिल किया है कि जब जेएनपीटी के दरमान में दरें उपलब्ध नहीं होती हैं तो उन्हें जेएनपीटी में बीओटी आधार पर प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों की दरों अंगीकृत किया जाएगा। जब लागत व्योरे के साथ प्रस्ताव का औचित्य बताने की मांग की गई थी तो जेएनपीटी ने कहा था कि यह खंड भविष्य में कुछ सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए दरमान में प्रावधान करने के मद्देनजर शामिल किया गया है और लागत व्योरे भेजने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी। इसलिए, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन पर विचार नहीं किया गया है। तथापि, जेएनपीटी किसी ऐसी नई सेवाओं के लिए पृथक प्रस्ताव लेकर आ सकता है, इस संबंध में दरमान में लागू प्रासंगिक प्रावधानों का उपयोग करते हुए भविष्य में प्रदान किए जाने की संभावना है।
- (xLiv). पत्तन ने धर्मकांटा सुविधा का उपयोग करने के लिए प्रभारों को मौजूदा रु 2/- से रु 50 /- प्रति मी.ट. करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने बताया है कि मैनुअल धर्मकांटा काफी पूंजी व्यय के साथ इलेक्ट्रॉनिक धर्मकांटे से बदला गया था और मौजूदा दर असामान्य रूप से कम है। इसे बदले जाने के समय नए इलेक्ट्रॉनिक धर्मकांटे के लिए पृथक लागत आधारित दरें प्रस्तावित नहीं करने के कारण अस्पष्ट रह गए हैं। इसके अलावा, रु 50/- प्रति टन की दर एक्सोरबिटेंट दिखाई देती है जबकि पत्तन ने दावा किया है कि प्रस्तावित दर बाजार में प्रचलित दरों से तुलनीय है। यह दिखाई देता है कि पत्तन दर प्रति मी.ट. से दर प्रति वाहन की तुलना कर रहा है। उपर्युक्त के मद्देनजर, और पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति को स्वीकार करते हुए कि मौजूदा दर बहुत कम है, इस प्रशुल्क मद के लिए 100 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया गया है और तदनुसार रु 4/- प्रति मी.ट. की दर अनुमोदित की गई है। इस संबंध में अतिरिक्त वित्तीय विवीक्षा शेष छोड़े गए घाटे को समायोजित करने के लिए उपयोग किया जाना है जैसाकि पिछले अनुच्छेद में बताया गया है।
- (xLv). जेएनपीटी ने शुष्क बल्क और सामान्य कार्गो के लिए अनुसूची 4.3 विराम समय प्रभार के अधीन प्रावधान शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि चीनी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए आदेश दिनांक 22 सितम्बर 2009 अगले आदेशों तक लागू रहेगा। इस संबंध में, यह उल्लेख किया गया है कि उक्त आदेश दिनांक 22 सितम्बर 2009 पत्रों दिनांक 21 अगस्त 2009 और 17 सितम्बर 2009 द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय से निदेशों के आधार पर जारी किया गया था। उक्त आदेश की वैधता 31 मार्च 2010 को पहले ही समाप्त हो चुकी है और इस प्राधिकरण ने इसे आगे विस्तारित नहीं किया है क्योंकि इस संबंध में मंत्रालय से कोई निदेशक नहीं था। इसलिए, इस स्तर पर जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित खंड शामिल करना अपेक्षित नहीं है।
- (xLvi). मौजूदा दरमान के अनुसार, जारी किए गए वीआईए को रद्द करने के लिए जुर्माना विदेशगामी अथवा तटीय में से किसी कंटेनर/पोत की स्थिति के बावजूद केवल भारतीय रुपया रूप में निर्धारित किया गया है। जेएनपीटी ने इस प्रिमाइस पर विदेशगामी पोतों के लिए जारी किए गए वीआईए के लिए अमेरिकी डॉलर रूप में जुर्माना शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि चूंकि विदेशगामी पोत अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित प्रभार आकर्षित करता है परन्तु समकक्ष भारतीय रुपयों में संग्रहीत किया जाता है, इसलिए ऐसे पोत के मामले में वीआईए के रद्दीकरण के लिए डॉलर दर लागू करना तर्कसंगत है। तथापि, पत्तन ने अमेरिकी डॉलर 180 प्रति वीआईए की दर पर पहुंचने के लिए आधार नहीं भेजा है। यदि रु 62/- प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार किया जाता है, समकक्ष भारतीय रुपयों में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दर तटीय पोतों के लिए जारी वीआईए के लिए प्रस्तावित रु 2179/- की दर के स्थान पर रु 11,160/- प्रति वीआईए परिगणित होता है। इसलिए, बहुत उच्चतर स्तर पर विदेशी पोत के लिए वीआईए रद्दीकरण प्रभार निर्धारित करने के कारण अस्पष्ट रह गए हैं।

किसी मामले में, हालांकि विदेशी पोत के लिए जारी वीआईए के लिए अमेरिकी डॉलर में प्रभार वसूल करने के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य तर्कसंगत दिखाई देता है, परन्तु इसे ध्यान में रखना होगा कि जब विभिन्न दरें विदेशी तथा तटीय पोत के लिए निर्धारित की जाती हैं तो तटीय पोत के लिए दर, तटीय रियायत के लिए सरकारी नीति के अनुसार, विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित दर के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा। जेएनपीटी का प्रस्ताव इस संबंध में मौन है। इसलिए, जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि तटीय दर पर पहुंचने के लिए गणनाओं के साथ, तटीय रियायत पॉलिसी पर विचार करते हुए प्रस्ताव लेकर आए। उपर्युक्त के मद्देनजर, विदेशगामी पोतों के लिए वीआईए रद्दीकरण के लिए डॉलर मूल्यवर्गित दर निर्धारित करने के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव पर विचार नहीं किया गया है।

जेएनपीटी ने 118 प्रतिशत बढ़ोतरी की मांग करते हुए रु 1,000/- प्रति वीआईए की मौजूदा दर से रु 2179/- प्रति वीआईए पर वीआईए रद्दीकरण प्रभार प्रस्तावित किया है। विचार करते हुए कि यह प्रशुल्क मद एक विविध मद है इसमें लम्बे समय से वृद्धि नहीं की गई है, वर्तमान दर में 50 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया गया है और रु 1,500/- प्रति वीआईए की दर (विदेशी अथवा तटीय पोत के बावजूद) अनुमोदित की गई है।

- (xLvii). (क). अनुसूची 6.4 के अधीन जेएनपीटी के मौजूदा दरमान में, टगों की क्षमता के बावजूद, रु 10,000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग पर टग किराये पर लेने के लिए दर शामिल है। जेएनपीटी ने अब 30 टन, 50 टन और 60 टन बोलाई पुल टगों के लिए क्रमशः रु 24,000/-, रु 28,357/- और रु 39,000/- की प्रस्तावित दरों और टगों की क्षमता के आधार पर टग किराया प्रभार निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है। विभिन्न क्षमताओं के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें टगों की क्षमता और पत्तन द्वारा देय किराया प्रभारों के आधार पर बताई गई हैं, तथापि, पत्तन ने, विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, दरों पर पहुंचने के लिए पत्तन ने कोई लागत व्योरे नहीं भेजे हैं। यह विवेचित नहीं है कि पत्तन लागत व्योरे भेजने के लिए रिलकटेन्ट है जब यह दावा किया गया है कि दरें टगों तथा किराये के वर्ष की क्षमता के आधार पर निर्धारित की गई हैं। किसी मामले में, यह विचार करते हुए कि पत्तन द्वारा देय किराया प्रभार टगों की क्षमता पर आधारित है, टगों के लिए क्षमता वार किराया प्रभारों के निर्धारण पर विचार किया गया है।

जैसाकि ऊपर बताया गया है, मौजूदा पोट संबंधित प्रभारों में 12 प्रतिशत की वृद्धि अनुमोदित की गई है। यह 12 प्रतिशत की वृद्धि टग किराया प्रभारों पर भी लागू होगी। तथापि, यह स्वीकार करना होगा कि मौजूदा टग किराया प्रभार लम्बे समय से संशोधित नहीं किया गया है और किराये पर ली गई टगों के लिए पत्तन द्वारा भुगतान किए गए दैनिक किराया प्रभारों में भारी वृद्धि है। उपर्युक्त पर विचार करते हुए और टगों की विभिन्न क्षमता के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों के लिए लागत व्ययों के अभाव में, टग किराया प्रभार टगों की तत्संबंधी क्षमता के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों के 50 प्रतिशत पर निर्धारित किए गए हैं। तदनुसार, टग किराया प्रभारों के लिए दर 30 टन टग के लिए रु 12,000/-, 50 टन टग के लिए रु 14,000/- और 60 टन टग के लिए रु 19,500 पर अनुमोदित की गई है। इस संबंध में अतिरिक्त वित्तीय विवेका शेष छोड़े गए घाटे के समायोजन के लिए उपयोग किया जाना है, जैसाकि पहले बताया गया है।

- (ख). अनुसूची 6.4 के अधीन जेएनपीटी के मौजूदा दरमान में, टगों की क्षमता पर ध्यान दिए बिना, रु 1500/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग पर पाइलट लॉच किराये पर लेने के लिए दर शामिल है। जेएनपीटी ने इस दर में चार गुना वृद्धि अर्थात् रु 6000/- प्रति घंटा करने का प्रस्ताव किया है। जैसाकि टगों के मामले में, जेएनपीटी ने प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए कोई लागत व्यय नहीं भेजे हैं। बाह्य एजेंसियों से पत्तन द्वारा पाइलट लॉच भी किराये पर लिए गए हैं और जिसमें वृद्धि की जाएगी क्योंकि मौजूदा दर निर्धारित की गई थी। इसलिए, टगों के मामले में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, 50 प्रतिशत की वृद्धि मौजूदा दर में अनुमोदित की गई है।
- (ग). मौजूदा दरमान में निर्धारित सर्वेक्षण लॉच, मूरिंग लॉच और एम.एल. शेवाली/अपूर्वा के लिए किराया प्रभार पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित हटाए गए हैं, क्योंकि पत्तन ने कहा है कि इन लॉचों का निपटान किया गया है।
- (घ). जेएनपीटी ने सुरक्षा लॉच और वीआईपी लॉचों (स्पीड बोट) के लिए किराया प्रभार क्रमशः रु 6,000/- और रु 1,300/- पर शामिल करने का प्रस्ताव किया है। जेएनपीटी की प्रस्तावित दरें किन्हीं लागत व्ययों से समर्थित नहीं की गई हैं। टगों तथा लॉचों को किराये पर लेने के लिए प्रचालन व्यय में एक सुरक्षा लॉच और दूसरी लॉच 'मानस' शामिल है। यह दिखाई देता है कि सुरक्षा लॉचों तथा वीआईपी लॉचों के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें इन दो लॉचों के लिए हैं।

पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित सुरक्षा लॉच के लिए दैनिक किराया प्रभार रु 24,200/- है। प्रति घंटा दर रु 1012.50 परिगणित होती है। इसलिए, पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु 6,000/- के स्थान पर सुरक्षा लॉच के लिए तदर्थ आधार पर रु 2,000/- की दर अनुमोदित की गई है।

इसी प्रकार, मानस के लिए दैनिक किराया प्रभार रु 30,600/- प्रतिदिन बताया गया है और प्रति घंटा दर रु 1275/- परिगणित होती है। वीआईपी लॉच के मामले में, यह दिखाई देता है कि पत्तन ने इसके द्वारा देय किराया प्रभारों की वसूली के लिए रु 1300/- प्रति घंटा की दर का प्रस्ताव किया है और किसी अन्य व्यय/उपरिव्ययों पर विचार नहीं किया है। किन्तु, इस संबंध में पत्तन के प्रस्ताव पर विश्वास किया गया है और प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है।

- (xLviii). जेएनपीटी ने अनुसूची 6.5 में निर्धारित मैनपावर किराया प्रभार में लगभग 4 गुना वृद्धि का प्रस्ताव किया है। पत्तन कर्मचारियों को वेतनों तथा मजदूरी में वृद्धि पर विचार करते हुए और विविध प्रकृति के होते हुए प्रशुल्क मद, इस प्रशुल्क मद के लिए 100 प्रतिशत वृद्धि स्वीकृत की गई है।

जेएनपीटी ने मोबाल फायर टेंडर सेवा प्रभार के लिए निर्धारित मौजूदा दर में 50 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि इस सेवा के लिए व्ययों के मुख्य घटक मैनपावर लागत दिखाई देते हैं और विविध प्रकृति की प्रशुल्क मद, पत्तन द्वारा प्रस्तावित वृद्धि पर विचार किया गया है।

- (xLix). जैसाकि पहले बताया गया है, फरवरी 2011 में निर्धारित मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2014 को समाप्त होने वाली है। चूंकि इस मामले में पारित आदेश की अधिसूचना की कार्यवाही में कुछ और समय लग सकता है, इसलिए जेएनपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2014 के बाद पारित आदेश को कार्यान्वित किए जाने की प्रभावी तारीख तक विस्तारित की मानी गई है।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण जेएनपीटी का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जो **अनुबंध-II** रूप में संलग्न किया गया है।?

14.2. संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद से प्रभावी होगी और 31 मार्च 2016 तक प्रभावी रहेगी। उसके बाद, प्रदान किया गया अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जबतक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

14.3. जेएनपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2014 के बाद पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित की गई है।

14.4. जेएनपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए विभिन्न अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी समय ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकृत अनुमानों से विपश्चन है, जेएनपीटी को अपने प्रशुल्क की समीक्षा करने के समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कह सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के लेखा पर प्रोद्भूत लाभ पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

14.5. इस संबंध में, जेएनपीटी से अनुरोध है कि एक वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन रिपोर्ट उसी प्रारूप में भेजे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। इस रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी दिए जाने चाहिए। यदि दो लगातार तिमाही रिपोर्ट के लिए वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता देखी जाती है तो यह प्राधिकरण समीक्षा के समय से पहले अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि जेएनपीटी इस प्राधिकरण द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय-सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क समीक्षा की कार्यवाही अपनी ओर से शुरू कर सकता है।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III / 4 / असाधारण / 143 / 2014]

अनुबंध-I (क)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास – दरमान का सामान्य संशोधन
समग्र पत्तन के लिए समेकित आय और लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			जेएनपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	यातायात									
	कंटेनर (टीईयू)	8,76,368	10,27,951	12,08,133	13,00,000	14,00,000	15,00,000	13,00,000	14,00,000	15,00,000
	बल्क और अन्य (टन)	12,21,935	9,17,473	6,99,432	8,00,000	8,00,000	8,00,000	8,00,000	8,00,000	8,00,000
I	कुल प्रचालन आय									
	(i) कंटेनर प्रहस्तन आय	24736.88	27633.27	31241.48	34259.25	36894.57	39529.90	33617.10	36203.03	38788.96
	(ii) बल्क प्रहस्तन आय	636.97	394.66	707.34	391.96	462.25	545.14	571.63	571.63	571.63
	(iii) मरीन आय	16230.96	16672.72	18264.83	14130.54	14496.79	14789.36	21017.44	22079.33	22852.16
	(iv) संपदा आय (बीओटी प्रचालकों, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी से इतर सहित)	15915.52	18586.99	19538.93	7922.07	8127.70	8342.16	19927.77	20334.23	20759.39
	कुल-I	57520.33	63287.64	69752.58	56703.81	59981.31	63206.56	75133.94	79188.22	82972.14
II	प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)									
	(i) कंटेनर प्रहस्तन और भंडारण	13216.74	15688.76	21238.56	23784.34	27158.81	31054.72	23241.82	25651.93	28184.64
	(ii) बल्क प्रहस्तन और भंडारण	381.12	540.94	724.41	921.52	1055.58	1210.26	845.70	904.90	968.23
	(iii) मरीन गतिविधि	8516.18	8035.83	8258.58	8398.42	19245.88	19923.40	8982.15	15752.61	16152.72
	(iv) संपदा गतिविधि	8644.43	9576.13	13112.88	7387.09	7811.17	8290.59	13658.68	13921.65	14203.06
	कुल - II	30758.47	33841.66	43334.43	40491.38	55271.45	60478.96	46728.35	56231.09	59508.65
III	मूल्यहास	7387.27	6573.45	7647.48	6655.82	10394.74	15146.15	6615.45	9448.66	13820.47
IV	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्यय	10472.31	12394.35	13352.22	15582.28	17439.28	20161.37	14273.75	15259.03	17134.39
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV)	8902.28	10478.18	5418.45	-6025.67	-23124.16	-32579.91	7516.39	-1750.56	-7491.37
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	900.30	2,160.05	7,989.76	29.56	31.63	33.85	315.27	315.27	315.27
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	5,752.71	7,910.81	14,028.76	34,818.25	37,036.89	39,072.05	33,949.77	36,061.52	17,185.83
क	पेंशन, ग्रेजुएट एवं छुट्टी वेतन अंशदान	5,369.27	7,505.49	13,429.13	24,644.99	16,851.51	18,873.69	23,308.17	15,375.01	16,451.26
ख	एसआईड योजना के लिए राज्य सरकार को अंशदान	0.00	0.00	1,630.00	10,000.00	20,000.00	20,000.00	10,000.00	20,000.00	0.00
ग	अन्य	383.44	405.32	599.63	173.25	185.38	198.36	641.60	686.51	734.57
घ	घटाएँ: अवसंरचना आरक्षण से अंतरण	0.00	0.00	1,630.00	10,000.00	20,000.00	20,000.00	10,000.00	20,000.00	0.00
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) – (VII) क+ख+ग+घ	-4,852.41	-5,750.76	-6,039.00	-24,788.68	-17,005.26	-19,038.21	-23,634.50	-15,746.25	-16,870.56
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	4,049.87	4,727.42	-620.55	-30,814.35	-40,129.42	-51,618.12	-16,118.11	-17,496.81	-24,361.93
X	नियोजित पूंजी									
	(i) कारोबार परिसंपत्तियाँ	45113.61	48480.55	48817.81	82770.85	105300.82	266603.50	46007.28	51261.76	64341.11
	(ii) कारोबार संबंधित परिसंपत्तियाँ	3820.06	3736.19	3625.59	3609.10	3489.21	8386.31	3507.26	3389.06	8287.85
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) एस्को खाते से निधियित परिसंपत्तियाँ	24489.97	30431.25	31646.11	0.00	0.00	0.00	30579.78	186346.45	196159.27
	कुल - X	73,423.65	82,647.98	84,089.51	86,379.95	1,08,790.03	2,74,989.81	80,094.31	2,40,997.28	2,68,788.23
XI	आरओसीई – अधिकतम स्वीकार्य									
	(i) कारोबार परिसंपत्तियाँ (16%)	7218.18	7756.88	7810.85	13243.33	16848.14	42656.56	7361.17	8201.87	10294.58
	(ii) कारोबार संबंधित परिसंपत्तियाँ (6.35%)	242.57	237.25	230.23	306.77	296.58	712.84	222.71	215.21	526.28
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियाँ (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) एस्को खाते से निधियित परिसंपत्तियाँ (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल - XI	7,460.75	7,994.13	8,041.08	13,550.10	17,144.72	43,369.40	7,583.88	8,417.08	10,820.86

XII	क्षमता उपयोग	68.65%	69.83%	72.89%	100.00%	100.00%	100.00%	78.66%	74.39%	79.46%
XIII	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसीई	7,460.75	7,994.13	8,041.08	13,550.11	17,144.71	43,369.40	7,583.88	8,417.08	10,820.86
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-3,410.88	-3,266.71	-8,661.63	-44,364.46	-57,274.13	-94,987.52	-23,701.99	-25,913.89	-35,182.79
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I)	-5.93%	-5.16%	-12.42%	-78.24%	-95.49%	-150.28%	-31.55%	-32.72%	-42.40%
XVI	कुल निवल अधिशेष/(घाटा)	-15339.22			-196626.11			-84798.67		
XVII क	प्रशुल्क आदेश दिनांक 18-02-2011 के अनुच्छेद 11 (xvii) (ग) के अनुसार मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित 2006-07 से 2008-09 का शेष अधिशेष							4565.62		
XVII ख	वास्तविक निष्पादन के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पूर्व अधिशेष/(घाटा) का समायोजन							Nil		
XVII ग	एस्क्रो खाते में अंतरित नहीं किए गए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के 50 प्रतिशत का समायोजन							22037.31		
XVIII	प्रशुल्क अवधि के लिए शेष निवल अधिशेष/(घाटा)							-58195.74		
XIX	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में					-109.30%		-24.52%		

सार स्थिति

(रुपए लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय				निवल अधिशेष/(घाटा)				निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत अधिशेष/घाटा प्रतिशत
		2013.14	2014.15	2015.16	ज्वजंस	2013. 14	2014.15	2015. 16	ज्वजंस	2013.14	2014.15	2015.16	
1	समग्र जेएनपीटी	75133.94	79188.22	82972.14	237294.30	23701.99	-25913.89	35182.79	84798.67	-31.55%	-32.72%	-42.40%	-35.74%
(i)	कंटेनर	33617.10	36203.03	38788.96	108609.09	27161.98	-20552.00	24571.19	72285.17	-80.80%	-56.77%	-63.35%	-66.56%
(ii)	बल्क	571.63	571.63	571.63	1714.89	-1089.62	-871.56	-966.82	-2928.00	190.62%	152.47%	-169.13%	170.74%
(iii)	मरीन	21017.44	22079.33	22852.16	65948.93	5076.68	-4676.40	-9295.20	-8894.92	24.15%	-21.18%	-40.68%	-13.49%
(iv)	संपदा	19927.77	20334.23	20759.39	61021.39	-527.05	186.07	-349.59	-690.57	-2.64%	0.92%	-1.68%	-1.13%
	कुल	75133.94	79188.22	82972.14	237294.30	23701.97	-25913.89	35182.80	84798.66	-31.55%	-32.72%	-42.40%	-35.74%

176272.91

-84108.09

-34.60%

वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए अनुमानित घाटा
(2013-14 के घाटे पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि वर्ष 2013-14 लगभग पहले ही समाप्त हो चुका है)

-84798.66

2006-07 से 2009-10 के लिए शेष अधिशेष पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार

4,565.62

2015-16 के अंत में एस्क्रो खाते में अनुमानित अधिशेष

22,037.31

प्रशुल्क चक्र 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित घाटे में समायोजित

प्रशुल्क समायोजन के लिए अब उपलब्ध शेष घाटा

58,195.73

घटाएं: 20 प्रतिशत वृद्धि अनुमान लगाते हुए संपदा किरायों के संशोधन के लेखा पर संभावित प्रोद्भूत अतिरिक्त आय

8218.72

प्रशुल्क समायोजन के लिए सुविचारित शेष घाटा

-49977.00

वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए प्रचालन आय (संपदा आय अतिरिक्त) के प्रतिशत रूप में अनुमानित अधिशेष/(घाटा) स्थिति

-41.28%

यथानुपात आधार पर उपयुक्त समायोजनों से पहले प्रत्येक गतिविधि में दर्शाए गए घाटे पर आधारित प्रस्तावित गतिविधिवार वृद्धि

मरीन 12% 2695.89

बल्क 40% 457.30

कंटेनर 40% 29996.80

कुल 33149.99

छूटा शेष -16827.01

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास - दरमान का सामान्य संशोधन
कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए आय और लागत विवरण

अनुबंध-ख

(रुपए लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			जेएनपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	यातायात (टीईयू में)	8,76,368	10,27,951	12,08,133	13,00,000	14,00,000	15,00,000	13,00,000	14,00,000	15,00,000
I	कुल प्रचालन आय									
	(i) प्रहस्तन प्रभार	21080.90	24080.39	27503.45	29594.83	31871.35	34147.88	29594.83	31871.35	34147.88
	(ii) भंडारण प्रभार	1692.70	1926.44	2099.62	2259.28	2433.07	2606.86	2259.28	2433.07	2606.86
	(iii) प्रशीतन बिजली और अनुवीक्षण	819.87	898.68	1379.84	1484.76	1598.98	1713.19	1484.76	1598.98	1713.19
	(iv) गैर-मानक कार्गो से आय	1121.82	703.78	249.57	268.55	289.20	309.86	268.55	289.20	309.86
	(v) विविध कंटेनर आय	21.59	23.98	9.00	9.68	10.43	11.17	9.68	10.43	11.17
	(vi) सीएफएस प्रचालक से रॉयल्टी	0.00	0.00	0.00	642.15	691.54	740.94	0.00	0.00	0.00
	कुल - I	24736.88	27633.27	31241.48	34259.25	36894.57	39529.90	33617.10	36203.03	38788.96
II	प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)									
	(i) वेतन और मजदूरी	6464.58	7828.52	9997.27	11196.94	12540.58	14045.44	10697.07	11445.88	12247.09
	(ii) बिजली	1070.26	1352.13	1786.08	2248.62	2833.26	3551.69	2056.43	2369.64	2716.62
	(iii) ईंधन	639.90	612.36	813.95	1099.66	1486.88	2000.20	1249.18	1538.29	1763.52
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	130.28	106.62	145.10	161.16	179.32	199.23	161.16	179.31	199.21
	(v) अन्य	4911.72	5789.13	8496.16	9077.96	10118.78	11258.16	9077.98	10118.81	11258.20
	कुल - II	13216.74	15688.76	21238.56	23784.34	27158.81	31054.72	23241.82	25651.93	28184.64
III	मूल्यहास	4797.40	5022.19	5972.59	5259.28	5526.11	6221.52	5223.66	4928.41	5570.27
		18014.14	20710.95	27211.15				28465.48	30580.34	33754.91
IV	प्रभाजित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्यय	4945.50	6351.55	7126.63	9599.00	8680.29	9937.70	7616.80	7104.57	7887.31
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	1777.24	570.77	-3096.30	-4383.38	-4470.63	-7684.04	-2465.18	-1481.88	-2853.26
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)	387.18	943.14	3578.54	0.00	0.00	0.00	141.06	144.13	147.39
VII	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	4881.18	6833.81	13675.26	31517.99	34713.36	36478.96	30693.13	33743.83	14702.03
क	पेंशन, ग्रेजुटी और छुट्टी वेतन अंशदान	4700.10	6626.10	11725.21	21517.99	14713.36	16478.96	20350.77	13424.20	14363.89
ख	एसआईड अंशदान के लिए राज्य सरकार को अंशदान	0.00	0.00	1630.00	10000.00	20000.00	20000.00	10000.00	20000.00	0.00
ग	अन्य	181.08	207.71	320.05	0.00	0.00	0.00	342.36	319.63	338.14
घ	घटाएं: अवसंरचना आरक्षण से अंतरण	0.00	0.00	1630.00	10000.00	20000.00	20000.00	10000.00	20000.00	0.00
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (अवसंरचना आरक्षण से अंतरण का निवल)	-4494.00	-5890.67	-8466.72	-21517.99	-14713.36	-16478.96	-20552.07	-13599.70	-14554.64
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	-2716.76	-5319.90	-11563.02	-25901.36	-19183.99	-24163.00	-23017.25	-15081.58	-17407.90
X	नियोजित पूंजी	35037.69	39206.34	42719.39	42963.23	50232.75	58396.23	39852.54	49622.50	63230.04
	(i) कारोबार परिसंपत्तियां	20116.36	23994.39	27745.79	42963.23	50232.75	58396.23	25904.55	34190.12	44770.58
	(ii) कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियां	14921.33	15211.95	14973.60	0.00	0.00	0.00	13947.99	15432.38	18459.46
	कुल - X	35037.69	39206.34	42719.39	42963.23	50232.75	58396.23	39852.54	49622.50	63230.04
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य	3218.62	3839.10	4439.33				4144.73	5470.42	7163.29
	(i) कारोबार परिसंपत्तियां (16%)	3218.62	3839.10	4439.33	6874.12	8037.24	9343.40	4144.73	5470.42	7163.29
	(ii) कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां (6.35%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियां (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल - XI	3218.62	3839.10	4439.33	6874.12	8037.24	9343.40	4144.73	5470.42	7163.29
XII	क्षमता उपयोगिता	68.65%	69.83%	72.89%	100.00%	100.00%	100.00%	78.66%	74.39%	79.46%
XIII	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसीई	3218.62	3839.10	4439.33	6874.12	8037.24	9343.40	4144.73	5470.42	7163.29
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-5935.38	-9159.00	-16002.35	-32775.48	-27221.23	-33506.40	-27161.98	-20552.00	-24571.19
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा) (XIV/I)				-95.67%	-73.78%	-84.76%	-80.80%	-56.77%	-63.35%
XVI	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष/(घाटा)				-84.48%			-66.56%		

अनुबंध-ग

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास - दरमान का सामान्य संशोधन
बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए आय और लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			जेएनपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	यातायात (टर्नो में)	12,21,935	9,17,473	6,99,432	8,00,000	8,00,000	8,00,000	8,00,000	8,00,000	8,00,000
I	कुल प्रचालन आय									
	(i) घाटशुल्क प्रभार	212.78	309.73	147.14	173.53	204.65	241.35	168.30	168.30	168.30
	(ii) भंडारण प्रभार	414.30	80.32	558.67	218.43	257.60	303.80	401.58	401.58	401.58
	(iii) विविध बल्क आय	9.89	4.61	1.53	0.00	0.00	0.00	1.75	1.75	1.75
	कुल - I	636.97	394.66	707.34	391.96	462.25	545.14	571.63	571.63	571.63
II	प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)									
	(i) वेतन और मजदूरी	130.09	153.27	210.36	235.60	263.88	295.54	225.09	240.84	257.70
	(ii) बिजली	168.95	287.19	418.70	577.73	675.94	790.86	512.43	548.30	586.68
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुसंधान	3.41	0.10	0.14	0.16	0.17	0.19	0.16	0.18	0.20
	(v) अन्य	78.67	100.38	95.21	108.02	115.59	123.68	108.02	115.58	123.65
	कुल - II	381.12	540.94	724.41	921.52	1055.58	1210.26	845.70	904.90	968.23
III	मूल्यहास	114.40	114.27	114.21	113.87	28.39	26.04	113.87	28.39	26.04
		495.52	655.21	838.62				959.57	933.29	994.27
IV	प्रभाजित प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन व्यय	136.04	200.94	219.64	342.20	287.88	329.59	256.76	216.83	232.33
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	5.41	-461.49	-350.92	-985.64	-909.60	-1020.75	-644.70	-578.49	-654.97
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)	9.97	13.47	81.02	0.00	0.00	0.00	2.40	2.28	2.17
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	99.56	136.30	256.58	452.78	309.59	346.75	439.77	292.23	312.20
क	पेंशन, ग्रैज्युटी और छुट्टी वेतन अंशदान	94.58	129.73	246.72	452.78	309.59	346.75	428.23	282.47	302.24
ख	अन्य	4.98	6.57	9.86	0.00	0.00	0.00	11.54	9.76	9.96
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-89.59	-122.83	-175.56	-452.78	-309.59	-346.75	-437.37	-289.95	-310.03
IX	ब्याज औ टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	-84.18	-584.32	-526.48	-1438.41	-1219.20	-1367.50	-1082.07	-868.44	-965.00
X	नियोजित पूंजी	408.48	302.59	159.39				47.19	19.52	11.37
	(i) कारोबार परिसंपत्तियां	408.48	302.59	159.39	123.46	106.28	101.73	47.19	19.52	11.36
	(ii) कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01
	कुल - X	408.48	302.59	159.39	123.46	106.28	101.73	47.19	19.52	11.37
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य	65.36	48.41	25.50				7.55	3.12	1.82
	(i) कारोबार परिसंपत्तियां (16%)	65.36	48.41	25.50	19.75	17.01	16.28	7.55	3.12	1.82
	(ii) कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां (6.35%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियां (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल - XI	65.36	48.41	25.50	19.75	17.01	16.28	7.55	3.12	1.82
XII	क्षमता उपयोगिता	68.65%	69.83%	72.89%	100.00%	100.00%	100.00%	78.66%	74.39%	79.46%
XIII	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसीई	65.36	48.41	25.50	19.75	17.01	16.28	7.55	3.12	1.82
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-149.54	-632.73	-551.98	-1458.16	-1236.21	-1383.78	-1089.62	-871.56	-966.82
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा) (XIV/I)				-372.02%	-267.43%	-253.84%	-190.62%	-152.47%	-169.13%
XVI	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष/(घाटा)				-291.43%			-170.74%		

अनुबंध-घ

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास – दरमान का सामान्य संशोधन
पोत संबंधित गतिविधि के लिए आय और लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			जेएनपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	पोतों की सं.	2,761	2,531	2252	1,859	1,917	1,958	2331	2,427	2,507
	पोतों का जीआरटी (मिलियन में)	88.98	86.69	83.66	64.72	66.40	67.74	86.56	89.99	93.14
	औसत जीआरटी	32,228.00	34,250.00	37,147.00	34,806.00	34,641.00	34,595.00	37,132.79	37,079.18	37,152.40
I	कुल प्रचालन आय									
	(i) पत्तन देयताएं	4,321.98	4,423.39	4,848.84	3,751.29	3,848.52	3,926.19	5,579.59	5,861.49	6,066.66
	(ii) पाइलटेंज	8,141.17	8,164.31	8,791.77	6,801.73	6,978.02	7,118.85	10,116.74	10,627.88	10,999.88
	(iii) बर्थ किराया	3,665.36	4,022.78	4,575.16	3,539.56	3,631.30	3,704.59	5,264.66	5,530.65	5,724.24
	(iv) अन्य आय	102.45	62.24	49.06	37.96	38.94	39.72	56.45	59.31	61.38
	कुल - I	16,230.96	16,672.72	18,264.83	14,130.54	14,496.79	14,789.36	21,017.44	22,079.33	22,852.16
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)									
	(i) वेतन और मजदूरी	752.04	842.71	1,174.46	1,315.40	1,473.24	1,650.03	1,256.67	1,344.64	1,438.76
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00	2.00
	(iii) ईंधन	992.75	1,074.36	1,152.30	1,119.29	1,441.74	1,846.71	1,713.48	2,037.07	2,255.93
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	131.54	538.45	158.85	150.73	163.11	176.08	172.91	188.75	205.63
	(v) निरक्षण	1,997.23	135.03	50.57	0.00	10,000.00	10,000.00	0.00	6,000.00	6,000.00
	(vi) अन्य	4,642.62	5,445.28	5,722.40	5,813.00	6,167.79	6,250.57	5,839.09	6,181.15	6,250.40
	कुल - II	8,516.18	8,035.83	8,258.58	8,398.42	19,245.88	19,923.40	8,982.15	15,752.61	16,152.72
III	मूल्यहास	1,466.62	994.25	1,219.98	1,037.61	4,578.49	8,508.73	1,037.61	4,256.20	7,894.06
		9,982.80	9,030.08	9,478.56	9,436.03	23,824.37	28,432.13	10,019.76	20,008.81	24,046.78
IV	प्रमांजित प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन व्यय	2,740.62	2,769.31	2,482.45	3,118.63	6,327.15	7,579.90	2,681.09	4,648.54	5,618.87
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	3,507.54	4,873.33	6,303.82	1,575.88	-15,654.74	-21,222.67	8,316.59	-2,578.02	-6,813.49
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)	254.04	569.05	2,092.13	29.56	31.63	33.85	88.19	87.90	86.83
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	647.12	803.83	1,488.94	2,701.15	1,913.88	2,134.28	2,511.28	1,786.19	1,928.33
क	पेंशन, ग्रेजुटी और छुट्टी वेतन अंशदान	546.77	713.27	1,377.46	2,527.89	1,728.50	1,935.92	2,390.77	1,577.05	1,687.44
ख	अन्य	100.35	90.56	111.48	173.25	185.38	198.36	120.51	209.14	240.89
								2,511.28		
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	(-393.08)	(-234.78)	(603.19)	(-2,671.58)	(-1,882.25)	(-2,100.43)	(-2,423.09)	(-1,698.29)	(-1,841.50)
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	3,114.46	4,638.55	6,907.01	(-1,095.70)	(-17,536.98)	(-23,323.10)	5,893.50	(-4,276.31)	(-8,654.99)
X	नियोजित पूंजी	8,267.57	7,415.86	7,045.88	6,909.52	4,271.34	1,59,984.21	5,983.14	1,40,342.37	1,42,744.55
	(i) कारोबार परिसंपत्तियां	8,267.57	7,415.86	6,066.58	6,909.52	4,271.34	1,59,984.21	5,105.10	2,500.59	4,001.29
	(ii) कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) एस्को खाते से निधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	979.30	0.00	0.00	0.00	878.04	1,37,841.78	1,38,743.26
	कुल - X	8,267.57	7,415.86	7,045.88	6,909.52	4,271.34	1,59,984.21	5,983.14	1,40,342.37	1,42,744.55
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य	1,322.81	1,186.54	970.65				816.82	400.09	640.21
	(i) कारोबार परिसंपत्तियां (16%)	1,322.81	1,186.54	970.65	1,105.52	683.42	25,597.47	816.82	400.09	640.21
	(ii) कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां (6.35%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) एस्को खाते से निधित परिसंपत्तियां (0%)									
	कुल - XI	1,322.81	1,186.54	970.65	1,105.52	683.42	25,597.47	816.82	400.09	640.21
XII	क्षमता उपयोगिता	68.65%	69.83%	72.89%	100.00%	100.00%	100.00%	78.66%	74.39%	79.46%
XIII	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसीई	1,322.81	1,186.54	970.65	1,105.52	683.42	25,597.47	816.82	400.09	640.21
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	1,791.65	3,452.01	5,936.36	-2,201.22	-18,220.40	-48,920.57	5,076.68	-4,676.40	-9,295.20
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा) (XIV/I)				-15.58%	-125.69%	-330.78%	24.15%	-21.18%	-40.68%
XVI	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष/(घाटा)				-159.71%			-13.49%		

अनुबंध-इ

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास - दरमान का सामान्य संशोधन
संपदा गतिविधि के लिए आय और लागत

(रुपए लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			जेएनपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	यातायात (टीईयू में)	8,76,368	10,27,951	12,08,133	13,00,000	14,00,000	15,00,000	13,00,000	14,00,000	15,00,000
I	कुल प्रचालन आय									
	(i) भूमि पर किराया	5840.63	6621.24	7045.17	6753.66	6888.73	7026.51	7186.07	7329.79	7476.39
	(ii) भवनों पर किराया	301.71	363.63	376.74	370.91	378.33	385.89	384.27	391.96	399.80
	(iii) टाउनशिप से किराया	15.70	15.51	27.98	15.82	16.13	16.46	28.54	29.11	29.69
	(iv) बिजली प्रसारों की वसूली	298.43	536.26	547.64	589.89	648.88	713.76	602.40	662.64	728.91
	(v) पानी प्रसारों की वसूली	114.48	177.05	132.15	180.60	184.21	187.89	134.79	137.49	140.24
	(vi) विविध संपदा आय	12.05	10.98	10.94	11.20	11.42	11.65	11.16	11.38	11.61
	(vii) जीटीआईपीएल से पट्टा किराया	3385.67	3512.22	3644.33	0.00	0.00	0.00	3826.55	4017.87	4218.77
	(viii) रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी से इतर बीओटी प्रचालनों से आय	5946.85	7350.10	7753.98	0.00	0.00	0.00	7753.98	7753.98	7753.98
	कुल - I	15915.52	18586.99	19538.93	7922.07	8127.70	8342.16	19927.77	20334.23	20759.39
II	प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)									
	(i) वेतन और मजदूरी	38.26	42.99	67.99	76.15	85.29	95.52	72.75	77.84	83.29
	(ii) बिजली	944.29	1134.26	1266.46	1481.76	1733.66	2028.38	1355.11	1449.97	1551.47
	(iii) मरम्मत और अनुरक्षण	487.39	661.21	447.08	478.38	511.86	547.69	478.38	511.87	547.70
	(iv) अन्य	2465.17	1956.19	4929.73	5350.81	5480.37	5618.99	5350.82	5480.35	5618.98
	(v) बीओटी करारों पर व्यय	4709.32	5781.48	6401.62	0.00	0.00	0.00	6401.62	6401.62	6401.62
	कुल - II	8644.43	9576.13	13112.88	7387.09	7811.17	8290.59	13658.68	13921.65	14203.06
III	मूल्यहास	1008.85	442.74	340.70	245.06	261.75	389.86	240.31	235.66	330.10
		9653.28	10018.87	13453.58	7632.15	8072.92	8680.44	13898.99	14157.31	14533.16
IV	प्रमाजित प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन व्यय	2650.15	3072.55	3523.51	2522.45	2143.96	2314.17	3719.10	3289.09	3395.88
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	3612.09	5495.57	2561.84	-2232.53	-2089.18	-2652.45	2309.68	2887.83	2830.35
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)	249.11	634.39	2238.07	0.00	0.00	0.00	83.62	80.96	78.88
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	124.85	136.87	237.98	146.34	100.06	112.07	305.57	239.27	243.28
क	पेंशन, ग्रेजुटी और छुट्टी वेतन अंशदान	27.82	36.39	79.74	146.34	100.06	112.07	138.40	91.29	97.69
ख	अन्य	97.03	100.48	158.24	0.00	0.00	0.00	167.17	147.98	145.59
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	124.26	497.52	2000.09	-146.34	-100.06	-112.07	-221.95	-158.31	-164.40
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	3736.35	5993.09	4561.93	-2378.87	-2189.25	-2764.52	2087.73	2729.52	2665.95
X	नियोजित पूंजी	29709.90	35723.18	34164.85	36383.73	54179.66	56507.65	34211.44	51012.88	62802.27
	(i) कारोबार परिसंपत्तियां	16321.20	16767.70	14846.05	32774.64	50690.45	48121.33	14950.44	14551.53	15557.88
	(ii) कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	3820.06	3736.19	3625.59	3609.10	3489.21	8386.31	3507.26	3389.06	8287.85
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) एस्क्रो खातों से निधित परिसंपत्तियां	9568.64	15219.30	15693.21	0.00	0.00	0.00	15753.75	33072.29	38956.54
	कुल - X	29709.90	35723.18	34164.85	36383.73	54179.66	56507.65	34211.44	51012.88	62802.27
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य	2853.97	2920.08	2605.59				2614.78	2543.45	3015.54
	(i) कारोबार परिसंपत्तियां (16%)	2611.39	2682.83	2375.37	5243.94	8110.47	7699.41	2392.07	2328.24	2489.26
	(ii) कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां (6.35%)	242.57	237.25	230.23	306.77	296.58	712.84	222.71	215.21	526.28
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) एस्क्रो खातों से निधित परिसंपत्तियां (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल - XI	2853.96	2920.08	2605.60	5550.71	8407.05	8412.25	2614.78	2543.45	3015.54
XII	क्षमता उपयोगिता	68.65%	69.83%	72.89%	100.00%	100.00%	100.00%	78.66%	74.39%	79.46%
XIII	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसीई	2853.96	2920.08	2605.60	5550.71	8407.05	8412.25	2614.78	2543.45	3015.54
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	882.39	3073.01	1956.33	-7929.58	-10596.30	-11176.77	-527.05	186.07	-349.59
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा) (XIV/I)				-100.09%	-130.37%	-133.98%	-2.64%	0.92%	-1.68%
XVI	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष/(घाटा)				-121.77%			-1.13%		

अनुबंध-II**दरमान
अध्याय – I****1.1. परिभाषाएँ— सामान्य**

- (i). “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). “अंतर्देशीय पोत” अर्थात् अंतर्देशीय पोत अधिनियम, 1917 के प्रावधानों के अधीन ऐसा पंजीकृत कोई पोत होगा।
- (iii). “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत और अंतर्देशीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iv). “कोल्ड मूव” अर्थात् प्रचालन में मुख्य इंजिनों के बिना पोतों का संचलन होगा।
- (v). “जोखिमपूर्ण केमिकल” अर्थात् और पर्यावरण (सुरक्षा) अधिनियम, 1986 और नियमावली, समय-समय पर यथा लागू, के अधीन तैयार किए गए जोखिमपूर्ण केमिकल्स नियमावली, 1989 के उत्पादन, भंडारण और आयात के अनुसूची-1, अनुसूची-2 और अनुसूची-3 के अधीन उल्लिखित केमिकल्स शामिल होंगे।
- (vi). “पत्तन क्षेत्र” अर्थात् पत्तन की सीमाशुल्क अधिसूचित क्षेत्र होगा।
- (vii). “पत्तन सीमा” अर्थात् भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 4 (2) के अनुसार भारत के राजपत्र में केन्द्रीय सरकार द्वारा यथा अधिसूचित पत्तन की बहारी सीमाएं होंगी।
- (viii). “सामान्य कंटेनर” अर्थात् सामान्य प्रकार के कंटेनर, जो बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अधीन नहीं आते हैं।
- (ix). “प्रशीतन कंटेनर” अर्थात् अपेक्षित तापमान व्यवस्थित करने के लिए बिजली आपूर्ति हेतु प्रावधान के साथ नाशवान सामानों की ढुलाई के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (x). “जोखिमपूर्ण कंटेनर” अर्थात् *अंतर्राष्ट्रीय मेरीटाइम जोखिमपूर्ण सामान (आईएमडीजी) संहिता* के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान शामिल करते हुए कंटेनर होगा।
- (xi). “पोतांतरण कंटेनर” अर्थात् एक कंटेनर होगा जो यार्ड में भंडारित एक पोत से उतारा जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (xii). “अति आयामीय कंटेनर” अर्थात् एक कंटेनर जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से परे और स्लिंगों, शेकलों, लिफ्टिंग बीम आदि जैसे विशेष डिवाइसों की जरूरत के साथ अतिआयामीय कार्गो की ढुलाई। उनमें नष्ट हुए कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर जिनके लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता होती है, भी शामिल हैं।
- (xiii). “शट आउट कंटेनर” का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो किसी पोत विशेष (पोत पहचान सूचना नम्बर अर्थात् वीआईएन नं. द्वारा यथा निर्दिष्ट) के लिए निर्यात हेतु पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत विशेष से संबंधित नहीं हो, तो कंटेनर को शटआउट कंटेनर कहा जाता है।
- (xiv). “बैक टू टारुन कंटेनर” का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है परंतु किसी कारण से निर्यात किए जाने में असमर्थ रहता है और वापस टारुन में ले जाया जाता है।
- (xv). “वीआईएएन” का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें उस समय से लदाई पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी जबसे पोत तटीय सामानों की लदाई करता है अथवा समय का परिवर्तन, जवाहर सीमाशुल्क परिवर्तन प्रमाणपत्र में यथा विनिर्दिष्ट, यदि परिवर्तन जेएनपी में किया जाता है, जो भी बाद में हो, प्रशुल्क की गणना के प्रयोजन के लिए लागू होगी।
(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात्, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
(ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (ii). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए “तटीय” अथवा “विदेशगामी” पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।
- (iii). (क). पोत संबंधित प्रभार जलयान स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभार्य होंगे। जहां कहीं दरें अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित की गई हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा कोई अन्य सार्वजनिक क्षेत्र बैंक, पत्तन द्वारा समय-समय पर जो भी निर्णय लिया जाए, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर अपने समकक्ष भारतीय रुपयों में अमेरिकी मुद्रा के परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किया जाएगा। पत्तन में पोत के प्रवेश की तारीख ऐसे परिवर्तन के दिन से गिनती की जाएगी।
(ख). अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभार आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को प्रचलित; और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा कोई अन्य सार्वजनिक क्षेत्र बैंक, पत्तन द्वारा समय-समय पर जो भी निर्णय लिया जाए, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर के आधार पर समकक्ष भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे।
- (iv). विनियम दर की नियमित समीक्षा तीस दिनों से अधिक समय के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामलों में पोतों के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार की जाएगी। ऐसे मामलों में, बिलिंग का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनियम दर के संदर्भ में भावी प्रभाव से बदलाव किया जाएगा।

- (v). देयताओं की गणना करने के प्रयोजन के लिए, भार द्वारा इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, मात्रा माप द्वारा इकाई 1 घन मीटर होगी और बल्क में लिक्विडों के लिए क्षमता माप द्वारा इकाई 1,000 लिटर होगी।
- (vi). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार, ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाएं, सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दर जलयान-तट स्थानांतरण और भंडारण यार्ड से/को घाट तक स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित वसूल की जानी चाहिए।
 (घ). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, वहां जलयान-तट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों, और भंडारण यार्ड से/को घाट एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क प्रभार्य होगा।
 (ङ). इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर जो भारतीय पत्तन 'ख' में अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, अपने तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के रूप में अब तक परिमाणित किया जाएगा। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा कार्गो/कंटेनरों से/को भारतीय पत्तन रियायत के लिए पात्र होगा।
 (च). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार मूल्यवर्गित किया जाएगा और भारतीय रुपए में संग्रहीत किया जाएगा।
- (vii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, जेएनपीटी विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
 (ख). दंडात्मक ब्याजकी दर 16.75 प्रतिशत होगी। दंडात्मक ब्याज की दर जेएनपीटी और पत्तन उपयोक्ता दोनों पर एकसमान रूप से लागू होगी।
 (ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।
 (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब जेएनपीटी द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं/पत्तन न्यास की सम्पत्तियों का उपयोग करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया हो।
- (viii). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर उच्चतर रुपये में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (ix). मात्रा अथवा किसी वैयक्तिक मद की क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करते समय, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के दशमलव एक इकाई के रूप में माने जाएंगे, सिवाय उसके जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया गया हो।
- (x). उपयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (xi). (क). जहां कहीं किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरमान में उपलब्ध नहीं होगा, जेएनपीटी टीएमपी को एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
 (ख). प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने के साथ-साथ, प्रस्तावित दर अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है।
 (ग). अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपथित की जानी चाहिए; और, इसपर पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध उपयोक्ता(उपयोक्ताओं) द्वारा परस्पर सहमति से किया जाना चाहिए।
 (घ). टीएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्य तौर पर केवल भावी प्रभाव से लागू होगी। तदर्थ रूप में अंगीकृत अंतरिम दर तब तक स्वीकार्य होगा जब तक कि पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा के साथ यह अधिक होगी।
- (xii). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, कटौतियाँ और छूट निम्नतम स्तर हैं। जेएनपीटी, यदि वह चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर कटौतियाँ अथवा छूट स्वीकृत कर सकता है।
 (ख). जेएनपीटी, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है परंतु दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तरों से ज्यादा नहीं होनी चाहिए। बशर्ते जेएनपीटी को ऐसी निम्नतर दरों और अथवा/ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

अध्याय— II

पोत संबंधित प्रभार

2.1. पत्तन देयताओं की अनुसूची:

क्र.सं.	प्रभार्य पोत	दर प्रति जीआरटी		उसी पोत के मामले में भुगतान की बारंबारता
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु० में)	
1	(क) बल्क कैरियर	0.1552	4.08	प्रभार पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय हैं।
	(ख) कंटेनर पोत	0.12	3.14	

	(ग) कार कैरियर पोत (आरओ-आरओ)	0.0776	2.03	
2	उन ऊपर कवर किए गए से इतर 20 टन और अधिक के पोत (फिशिंग नावों के सिवाय)	0.12	3.14	- सम -
3	स्टीम अथवा अन्य अभियांत्रिक साधनों द्वारा प्रोपेल्ड टग नावों और नदी नावों	0.12	3.14	- सम -
4	ऑफ-शोर पोत	-	1.05	- सम -

टिप्पणियां:

- (1). (i). जवाहरलाल नेहरू के पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत की पत्तन देयताएं प्रासंगिक पोत समूह के स्थान पर निर्दिष्ट दर पर अपनी कुल जीआरटी पर निर्धारित की जाएंगी।
(ii). पत्तन में प्रवेश किए जाने के समय पोत की स्थिति के अनुसार तटीय अथवा विदेशगामी रूप में पत्तन देयताएं लागू होंगे।
- (2). किसी पोत के ब्लास्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाले और यात्रियों को नहीं ढोने वालों से पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जो अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (3). पत्तन में प्रवेश करने वाला परन्तु उसमें कोई कार्गो अथवा यात्री नहीं उतारने अथवा लेने वाला (ऐसे जलयान से उतारे गए माल अथवा दोबारा चढ़ाए गए माल की शुरुआत से जो मरम्मतों के प्रयोजनों के लिए जरूरी हों) पत्तन देयताओं के केवल 50 प्रतिशत के साथ प्रभारित किया जाएगा जिससे अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (4). पत्तन देयताएं निम्नलिखित मामलों में उपर्युक्त दरों के 50 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे:
(i). मरम्मतों के लिए पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत, बंकरों में शुष्क गोदीकरण, प्रावधान अथवा पानी अथवा माल के बदलाव के लिए अथवा क्रू के किसी बीमार सदस्य को उतारना और बिना यात्री अथवा कार्गो लिए पत्तन से नौचालन।
(ii). टेलीग्राफ पोत।
- (5). (i). पत्तन में लाए जाने वाले कार्गो अथवा सम्पत्ति के साथ डिस्ट्रेस में पोत से पूर्ण पत्तन देयताएं वसूल की जाएंगी।
(ii). पत्तन में लाए गए किसी कार्गो के बिना डिस्ट्रेस में पोत से पत्तन देयताओं का 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (6). खाली और/अथवा लदा हुआ फ्लीटिंग लैश बार्ज पिक अप करने के लिए 'सेकेंड कॉल' करने वाला लैश पोत पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत माना जाएगा परन्तु कोई कार्गो अथवा यात्री उतारते अथवा लेते नहीं हैं, और कोई पत्तन देयताएं प्रभारित नहीं किए जाएंगे।
- (7). पृथक्कृत ब्लास्ट के साथ तेल टैंकरों के लिए, कम किया गया सकल टनभार जो अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के 'अभ्युक्तियां' कॉलम में दर्शाया गया है, पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन के लिए अपने सकल टन भार में लिया जाएगा।
- (8). एमबीपीटी पत्तन देयताएं:

प्रभार्य पोत	दर प्रति जीआरटी	उसी पोत के मामले में प्रायः प्रभार्य देयता
एक पोत, जो मुम्बई पत्तन सीमाओं में प्रवेश करता है, परन्तु एमबीपीटी के लिए कोई कार्गो अथवा यात्री उतारा अथवा लिया नहीं जाता है (मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जैसा भी जरूरी हो कार्गो की ऐसी उतराई और पुनः नौभरण की शुरुआत के साथ)।	एमबीपीटी दरमान में समय-समय पर यथा निर्धारित पत्तन देयताओं का 32 प्रतिशत।	यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है।

2.2. क. पाइलट-सह-टनभार शुल्क की अनुसूची:

क्र.सं.	पोतों का आकार	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (₹ में)
1	प्रथम 30000 जीआरटी	0.2667	6.99
2	30000 से अधिक 60000 जीआरटी तक	0.2137	5.59
3	60000 जीआरटी से अधिक	0.1869	4.89

2.2. ख. उसी टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची:

क्र.सं.	पोतों का आकार	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (₹ में)
1	प्रथम 30000 जीआरटी	0.0533	1.40
2	30000 से अधिक 60000 जीआरटी तक	0.0427	1.11
3	60000 जीआरटी से अधिक	0.0373	0.97

- 2.2. ग.** एक टर्मिनल से दूसरे टर्मिनल, बम्बई पत्तन सीमाओं, लंगरगाह अथवा जेएनपीटी सीमाओं के भीतर कहीं स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची (2.2 ख से इतर)

क्र.सं.	पोतों का आकार	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु० में)
1	प्रथम 30000 जीआरटी	0.1333	3.49
2	30000 से अधिक 60000 जीआरटी तक	0.1068	2.79
3	60000 जीआरटी से अधिक	0.0934	2.44

टिप्पणियां:

- (1). अनुसूची में यथा निर्दिष्ट हारबर के अन्तर और बाहर पोतों के पाइलटिंग-सह-टोविंग के लिए प्रभार्य उपर्युक्त प्रभार में 'पत्तन सुविधा' के लिए एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी प्रचालन और पोतों के स्थानांतरण के लिए पाइलटों तथा टगों और अन्य क्राफ्ट की सेवाएं शामिल हैं। पोतों/टर्मिनलों के अनुसूच पर स्थानांतरण पृथक स्थानांतरण प्रभार आकर्षित करेगा।
- (2). पत्तन में प्रत्येक दौरो के लिए पाइलटिंग – टोवेज शुल्कों के लिए अनुसूची के अधीन न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए 211.68 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोतों के लिए रु० 5547.71 होगी।
- (3). पाइलटिंग-सह-टोवेज प्रत्येक लैग अर्थात् विदेशगामी अथवा तटीय पर पोत की स्थिति पर निर्भर करते हुए पोत की अंतर्गामी और बहिर्गामी लैग के लिए निर्धारित दरों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (4). पत्तन सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
 - (i). "पत्तन की सुविधा" निम्नलिखित अर्थ के लिए परिभाषित की गई है :
 - (क). अगर घाट अथवा/बंदरगाह पर कोई कार्यरत कार्गो पोत को किसी जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य अथवा तलकर्षण के लिए घाट आबंटित करने या घाट पर मरम्मत कार्य करने, अनुरक्षण करने और ऐसे अन्य समान कार्यों, जिसमें स्थानांतरण की आवश्यकता हुई, के लिए स्थानांतरित किया गया/घाट पर लगाया जाता है, तब ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए अंतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।
 - (ख). अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर रखने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें स्थानांतरण प्रभार का वहन करने से छूट है, ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन सुविधा" माना जाएगा।
 - (ग). जब भी पोत को दूसरे पोत, जिसे गहराई और एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य बर्थ पर खड़ा नहीं किया जा सकता, को स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो पोत को "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण करना" के रूप में माना जाएगा।
 - (घ). जब भी किसी पोत को समीपस्थ बर्थ में प्राथमिकता वाले किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है और जब तक वह पोत स्थानांतरित होता है, तब तक लंबाई के प्रतिबंधों के कारण दूसरे पोत को समीपस्थ बर्थ में खड़ा नहीं किया जा सकता, ऐसे स्थानांतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" के रूप में माना जाएगा।
 - (ङ). जब भी किसी पोत को जोखिमपूर्ण कार्गो का वहन करने वाले दूसरे पोत, जिसे सुरक्षा कारणों से समीपस्थ बर्थ को खाली रखने की आवश्यकता होती है, को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" के रूप में माना जाता है।
 - (ii). जब भी किसी पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर दूसरे पोत को स्थान देने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तब स्थानांतरित पोत को स्थानांतरण प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसकी अदायगी बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा की जाती है अथवा स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा" के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा:
 - (क). कार्गो-मिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर बर्थ खाली करना होता है।
 - (ख). विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए बर्थ का प्रयोग करने वाले पोत।
 - (ग). पोत जो किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए बिना बर्थ पर निष्क्रिय खड़े हैं।

- 2.2. घ.** कोल्ड मूव प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर
क)	यदि पोत कोल्ड मूव के रूप में लाया और वापिस लिया जाता है।	सामान्य दरों का दोगुना।
ख)	यदि पोत में इंजिन शट ऑफ के साथ एक ओर कोल्ड मूव हो और चालित इंजिनों के साथ दूसरी ओर सामान्य मूव।	सामान्य दरों का डेढ़ गुना
ग)	कोल्ड मूव के साथ कोई स्थानांतरण	सामान्य दरों का दोगुना

2.2. ड. पाइलों के लिए रद्दीकरण प्रभार और विराम प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु० में)
1	क) 4 घंटों से अधिक के नोटिस के साथ पाइलट की माँग का रद्दीकरण।	शून्य	शून्य
	ख) चार घंटों से कम के नोटिस पर पाइलट की सेवाओं के लिए माँग कर रद्दीकरण	70.56	1849.23
2	वह बुकिंग अवधि जिसके लिए माँग की जाती है, से 30 मिनटों से अधिक के लिए पाइलट को रोके रखना।		
	(क) प्रथम घंटे के लिए	70.56	1849.23
	(ख) अनुवर्ती घंटों अथवा उसके भाग के लिए	35.28	924.62

2.2. च. टग सहायता की अपेक्षा नहीं करने वाले पोतों के लिए पाइलटेंज शुल्क:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु० में)
1	टग सहायता की अपेक्षा नहीं करने वाले पोतों के लिए पाइलटेंज	0.0986	2.59

टिप्पणी: जेएन पत्तन में प्रत्येक दौरे के लिए न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के मामले में 141.12 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोतों के मामले में रु० 3698.46 होंगे।

2.3. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु० में)
1	जेएनपीटी बर्थ अधिग्रहीत करने के लिए		
	उतराई जेट्टी सहित सभी बर्थ	0.0041	0.1008
2	लंगरगाह बर्थ अधिग्रहीत करने के लिए	0.0020	0.0448

2.4. ताजा पानी प्रभारों की अनुसूची (पोतों को उनके उपयोग के लिए आपूर्ति किए गए पानी के लिए):

क्र.सं.	विवरण		दर प्रति मीट्रिक टन
1	विदेशगामी पोत	अ.डा.	2.82
2	तटीय पोत	रु०	73.96
3	ओएनजीसी आपूर्ति पोत	रु०	73.96

2.5. कूड़ा संग्रहण प्रभारों की अनुसूची:

क्र.सं.	विवरण	इकाई	जलयान/किराये पर लिए गए पत्तन क्राफ्ट में कूड़ा संग्रहण का दौरा दर प्रति जलयान/किराये पर लिया गया पत्तन
1	जलयानों तथा किराये पर लिए गए पत्तन क्राफ्टों के संग्रहण के लिए प्रभार	रु०	560.00

टिप्पणियां:

- (1). विदेशगामी नाव/बार्ज के मामले में अ.डा. 0.22054 प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर अथवा तटीय नाव/बार्ज अथवा कोई भी जेएनपीटी बर्थों के किसी देशी क्राफ्ट अधिग्रहण अथवा किन्हीं बर्थों के समीप स्टीमर बर्थ के ओवर साइड प्रचालन में सहयोग करने अथवा कार्गो प्रचालन के प्रयोजनों के लिए लंगरगाह अथवा किन्हीं अन्य प्रयोजन मामले में रु० 5.38 प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर पर समेकित बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (2). छोटे क्राफ्टों (*), यात्री लाँचों अथवा जेएनपीटी द्वारा किराये पर लिए गए से इतर देशी क्राफ्टों, उतराई जेट्टी पर मूरिंग अथवा किसी अन्य बर्थ के मामले में रु० 141.12 प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर पर समेकित बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।
*(छोटा क्राफ्ट अर्थात् 20 मीटर से अनाधिक लम्बाई के पोत)।

- (3). (i). पोतों को नीचे उल्लिखित अवधि के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित किए गए बिना कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अधिग्रहण करने की अनुमति दी जाएगी:
 (क). कंटेनर/कार कैरियर पोत – 2 घंटे
 (ख). उपर्युक्त (क) पर पोतों से इतर – 6 घंटे
- (ii). कंटेनर पोत के मामले में कार्गो प्रचालन कंटेनर लैशिंग के बाद पूरी तरह से सुविचारित किया जाएगा जिसके लिए 4 घंटे की अवधि लदाई के पूरा होने के बाद अनुमति दी जाएगी।
- (iii). चावल, गेहूँ और सीधे कम हुए लोहे के निर्यात के मामले में कार्गो प्रचालन इनरटिंग/धूमीकरण और सर्वेक्षण के बाद पूरा किया माना जाएगा। धूमीकरण, इनरटिंग और सर्वेक्षण के लिए अनुमत समय लदाई प्रचालनों के पूरा होने के बाद 24 घंटे रूप में गिनती की जाएगी।
- (iv). लिक्विड कार्गो के निर्यात के मामले में कार्गो प्रचालन पिगिंग आउट/फलशिंग आउट प्रचालनों के बाद पूर्ण सुविचारित माना जाएगा। फलशिंग आउट/पिगिंग आउट के लिए समय उतराई पूरा होने के बाद 8 घंटे परिगणित किया जाएगा जहां जलयान उपस्कर शामिल है।
- (v). सभी पोत बर्थ के समीप आने वाले जलयान से नीचे विनिर्दिष्ट अनुसूची समय के भीतर कार्गो प्रचालन शुरू करेगा जो दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आते हैं नीचे टिप्पणी (viii) में यथा निर्धारित वसूल किया जाएगा।
 क) बल्क टैंकर पोत 4 घंटे
 ख) सभी अन्य पोत 1 घंटा
- (vi). जब पत्तन अपने प्रचालन के लिए तैयार हो तब पोतों के पत्तन की कार्गो प्रचालन सुविधाओं को निष्क्रिय किए जाने की वजह से नीचे टिप्पणी (viii) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित करेगा। दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए, निष्क्रिय होने का अर्थ होगा दो घंटों से अधिक के लिए लगातार कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के किसी कारण से स्थगन/रोकना होगा।
- (vii). लिक्विड कार्गो जैसे फरनेस ऑयल, कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक (सीबीएफएस) और ब्राइट स्टॉक, ल्यूब ऑयल के विसकल ग्रेड ढोने वाले पोतों पर 20 घंटे प्रतिदिन के प्रभावी कार्य के लिए निम्नलिखित औसत उतराई दरें सुनिश्चित एवं व्यवस्थित करने के लिए ऑन बोर्ड पर्याप्त हीटिंग व्यवस्थाएं करनी होंगी।
 (क). फरनेस ऑयल 400 मी.ट. प्रति घंटा
 (ख). कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक 300 मी.ट. प्रति घंटा
 (ग). ब्राइट स्टॉक 40 मी0ट0 प्रति घंटा
- यदि यह देखा जाता है कि बर्थ में लिए गए पोत कार्य परिस्थितियों में सही हीटिंग व्यवस्थाएं नहीं करते हैं और उतराई दर ऊपर विनिर्दिष्ट दरों से कम रहती है तो जेएनपीटी के पास यह अधिकार होगा कि यदि कोई अन्य पोत बर्थिंग के लिए प्रतीक्षा कर रहा है किसी अन्य पोत में पोत एजेंट के लागत और जोखिम पर पोत को खींचा जाएगा अथवा नीचे टिप्पणी (viii) पर उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करना, यदि पोत को उतराई जारी रखने की अनुमति दी जाती है।
- (viii). दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार ऊपर उल्लिखित निर्धारित घंटों के बाद बर्थ किराया प्रभारों के अलावा नीचे यथा उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआर	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु0 में)
1	6 घंटों तक	0.0423	1.11
2	6 घंटों से अधिक परन्तु 12 घंटों तक	0.1270	3.33
3	12 घंटों से अधिक परन्तु 18 घंटों तक	0.2540	6.65
4	18 घंटे प्रतिदिन अथवा उसका भाग से अधिक	0.3387	8.87

- (ix). ऊपर उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे यदि पोतों का निष्क्रिय होना पत्तन पर अथवा प्रतिकूल ज्वारभाटीय परिस्थितियों अथवा खराब मौसम और कार्गो प्रचालन शुरू होने से पहले अथवा कार्गो प्रचालन के दौरान अथवा कार्गो प्रचालन पूरा होने के बाद बरसात पर आरोप्य हो।
- (x). यदि बर्थ को तत्काल आवश्यकता न हो, तो पत्तन अपने विवेक पर, पोत को उस समय तक कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अधिग्रहण की बिना दंडात्मक बर्थ किराये की अनुमति दे सकता है। इस मामले में सामान्य बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।

- (4) (क). वहां पर एक समय सीमा होगी जो बर्थ किराया लागू नहीं होगा; बर्थ किराया नौचालन के लिए पोत द्वारा अपने तैयार होने का सिग्नल देने के 4 घंटे बाद रूक जाएगा।
बर्थ किराया समाप्त करने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों की चाह के लिए अथवा खराब मौसम की वजह से अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाएं नहीं होने की वजह से जलयान का प्रतीक्षा समय अतिरिक्त होगा।
- (ख). झूठे सिग्नल के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष "देहात्मक बर्थ किराया" होगा।

"झूठा सिग्नल" पाइलट बुक किए के समय अथवा पाइलट बोर्डिंग के समय पर पोत नौचालन के लिए असमर्थ होता है इस रूप में परिभाषित किया गया है, यदि पाइलट बुकिंग समय पर बोर्ड पर आ जाता है परन्तु पोत निम्नलिखित कारणों में से किसी कारण की वजह से बुक किए गए समय के बाद पोत नौचालन होता है:

1. अपूर्ण कार्गो प्रचालन जिसमें प्रशीतन कंटेनरों की लैशिंग तथा जांच करना और कागजी कार्यवाही शामिल है।
2. अपर्याप्त जीएम (मेटासेन्ट्रिक हाइट)
3. मुख्य इंजिन अथवा किसी अन्य मशीन का खराब होना जो अमूरिंग प्रचालनों/नौचालन को प्रभावित/विलंबित कर सकते हैं।
4. जलयान के मेनोवरिंग करेक्टरेसिटिव्स के अनुसार पूरी बिजली का उपलब्ध नहीं होना।
5. जलयान से संबंधित पत्तन के सभी देय जिनकी अदायगी नहीं की गई हो।
6. मूल वैध पत्तन निकासी बोर्ड पर नहीं हो।
7. स्वास्थ्य जाँच का प्रमाणपत्र बोर्ड पर नहीं हो।
8. आव्रजन एनओसी बोर्ड पर नहीं हो।
9. पत्तन अथवा सांविधिक नियमों, विनियमों और अपेक्षाओं में से किसी का अनुपालन नहीं किया गया हो।
10. पोत के न्यूनतम सुरक्षा मैनिंग प्रमाणपत्र के अनुसार बोर्ड पर सभी क्रू नहीं हों।
11. नौचालन रद्द करने के परिणामस्वरूप घोषित मसौदा से इतर वास्तविक ड्राफ्ट।
12. नेविगेशनल उपस्कर प्रचालन में नहीं हों।
13. पोत/पोत एजेंटों पर आरोप्य कोई अन्य कारण।

(ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटा तथा मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।

(घ). बर्थ किराया समाप्त करने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटा परिस्थितियों के लिए जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।

- (5). बर्थ किराये की वसूली के लिए 1 घंटे की अवधि पोत द्वारा बर्थ/जेट्टी/लंगरगाह बर्थों द्वारा अधिग्रहीत किए जाने के समय से गिनती की जाएगी। बर्थ किराया प्रभार समेकित प्रभार हैं जिनमें रविवारों तथा अवकाश दिवसों सहित सामान्य स्थानांतरण घंटों से अधिक कार्य शामिल है।
- (6). वरीयता बर्थिंग के लिए, एक दिवस के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा विराम की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।
- (7). आस्टिंग वरीयता के लिए, विराम की वास्तविक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत के समकक्ष शुल्क अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।
- (8). वरीयता/आस्टिंग वरीयता के लिए मांग के साथ अग्रिम रूप में 'वरीयता/आस्टिंग वरीयता' के अनुसार शुल्क वापिस किए जाएंगे यदि बर्थिंग पोत के आगमन टर्न की सामान्य कार्यवाही में ही अनुमत की जाती है।
- (9). उस अवधि के लिए बर्थ किराया जिसमें पोत का स्थिति बदल जाती है, प्रासंगिक वर्ष की शुरुआत में पोत की स्थिति के आधार पर वसूल किया जाएगा।
- (10). बर्थ किराया प्रभार उस अवधि के प्रभारित नहीं किए जाएंगे, जब एक पोत पत्तन के स्वामित्व वाले उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से पोत निष्क्रिय रहता है।
- (11). शैलो वॉटर बर्थ, पत्तन क्राफ्ट और पत्तन क्राफ्ट जेट्टी के लिए बर्थ किराया प्रभार:

लागू दरों में 20 प्रतिशत न्यूनतम छूट के अधीन बर्थ किराये की अनुसूची सं. 2.3 इन बर्थों पर लागू होगी। बर्थ किराया प्रभारों के लिए टिप्पणी सं. 1 और 2 भी उपर्युक्त बर्थों पर लागू होगी।

अध्याय- III

कंटेनरों तथा कंटेनरबद्ध कार्गो को प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार

सामान्य निबंधन एवं शर्तें:

- (i). 20 फीट से कम और तक लम्बाई के कंटेनर प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू गिनती किए जाएंगे।
- (ii). 20' लम्बाई से अधिक और 40' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार खंड 3.3.1 में निर्धारित लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत होंगे।
- (iii). 40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार खंड 3.3.1 में निर्धारित लागू प्रभारों के 200 प्रतिशत होंगे।
- (iv). प्रहस्तन के लिए विशेष डिवाइसों अथवा स्लिंगों की अपेक्षा करने वाले मानक आकार से इतर कंटेनरों से खंड 3.3.1 के अधीन लागू प्रभारों के दोगुना वसूल किए जाएंगे। ऐसे कंटेनर में नष्ट हुए कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा करने वाले कोई अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन तथा संचलन के लिए प्रभार:

कंटेनर के प्रहस्तन तथा संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर/प्रशीतन कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत:	3,094.00	2,499.00	1,856.40	1,499.40
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन अथवा विलोमत:	1,100.40	1,100.40	1,100.40	1,100.40
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1,547.00	1,547.00	1,547.00	1,547.00
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	476.00	476.00	476.00	476.00

ख. जोखिमपूर्ण कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)	
		विदेशी लदा हुआ कंटेनर	तटीय लदा हुआ कंटेनर
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत:	3,868.20	2,321.20
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन अथवा विलोमत:	1,376.20	1,376.20
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1,933.40	1,933.40
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	595.00	595.00

ग. पोतांतरण कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)		दर प्रति टीईयू (रु० में)	
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	1 – 3000 टीईयू	3,570.00	3,094.00	2,142.00	1,856.40
2	3001 – 6000 टीईयू	3,332.00	2,856.00	1,999.20	1,713.60
3	6001 – 9000 टीईयू	3,094.00	2,618.00	1,856.40	1,570.80
4	उसके बाद	2,856.00	2,380.00	1,713.60	1,428.00

टिप्पणियाँ:

- (1). यह दर उसी वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा लाए गए कुल टीईयू पर आधारित है।
- (2). मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर रूप में घोषित, बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया गया, पोतांतरण कंटेनर की अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
- (3). कोचीन पत्तन/तूतीकोरिन पत्तन और जेएनपीटी के बीच संचालित संवर्धनात्मक यातायात पर पोतांतरण कंटेनरों के लिए स्लाइडिंग मात्रा छूट निम्नलिखित है:-

मात्रा टीईयू प्रति वर्ष	प्रथम वर्ष छूट	दूसरे वर्ष छूट	तीसरे वर्ष छूट	चौथे वर्ष छूट
6000 टीईयू तक	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
6001 – 9000 टीईयू	280.00	210.00	140.00	शून्य
9001 – 15000 टीईयू	350.00	280.00	210.00	शून्य

- (4). बर्थों से दूर पत्तन ग्राहकों को निःशुल्क मोबाइल हारबर कंटेनर प्रहस्तन क्रेनों और प्रासंगिक उपस्करों के लिए पार्किंग स्थल।

घ. अति आयामीय कार्गो कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत:	6,188.00	4,998.00	3,712.80	2,998.80
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन अथवा विलोमत:	2,202.20	2,202.20	2,202.20	2,202.20
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	3,094.00	3,094.00	3,094.00	3,094.00
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	952.00	952.00	952.00	952.00

ड. शटआउट कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू	
		विदेशगामी पोत (अ.डा.)	तटीय पोत (रु०)
1	शटआउट प्रभार	49.0160	2,140.60
2	पत्तन में किसी स्थान से घाट और टर्मिनल के भीतर स्थान होने के बावजूद विनियुक्त क्षेत्र में वापसी शट आउट कंटेनर का परिवहन (रु०)	1,785.00	1,785.00

शट आउट प्रभार निम्नलिखित स्थितियों में वसूल नहीं किए जाते हैं:-

1. जब पत्तन के अनुरोध पर दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए शट आउट के साथ पोत नौचालन की अपेक्षा करता है।
2. (क). पोत को प्रथम उपलब्ध पर नौचालन करना होगा यदि टर्मिनल प्रचालन पूरे नहीं कर सकता।
(ख). पोत को नौचालन के लिए दबाव डाला है ताकि ज्वारभाटीय प्रतिबंधों की वजह से आने वाले पोत को व्यवस्थित किया जा सके।
3. जब क्रेनों की खराबी की वजह से पत्तन द्वारा बोर्ड पर कंटेनर नहीं लादे जा सके थे।
4. जब खराब मौसम परिस्थितियों की वजह से कंटेनर ऑन बोर्ड लादे नहीं जा सके।

च. प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू			
		विदेशगामी पोत (अ.डा.)		तटीय पोत (रु०)	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	बिजली उपभोग और प्रशीतन कंटेनरों का अनुवीक्षण के लिए प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग अतिरिक्त प्रभार	4.9028	4.9028	214.20	214.20

टिप्पणी : निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीतन रेस्टो कंटेनरों के मामले में भी लागू होंगे।

छ. अन्य प्रदत्त सेवाएं:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	सीमाशुल्क जांच अथवा किसी अन्य प्रयोजन तथा डिलीवरी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई के लिए टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों का स्थानांतरण	2,023.00	2,023.00	2,023.00	2,023.00
2	सीमाशुल्क जांच अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनियुक्त यार्ड में स्टैकिंग कंटेनरों के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	238.00	238.00	238.00	238.00

टिप्पणी: उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व अर्थात् स्टीवडोरिंग, ग्रेनाइट क्रेन का इस्तेमाल, स्थानांतरण क्रेन का इस्तेमाल, कंटेनरों के ढेर भार पर घाटशुल्क, कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क, रेलवे अवसंरचना के लिए परिवहन तथा अंशदान शामिल है।

3.3.2. रियायतें:

जेएनपीटी प्राधिकारियों की पूर्वानुमति से, निम्नलिखित रियायतें उनकी अपनी व्यवस्थाओं के साथ विभिन्न प्रचालन करने के लिए पत्तन उपयोक्ताओं पर लागू होगी जब जेएनपीटी उपस्कर खराब हों अथवा उपलब्ध नहीं हों क्योंकि वे अन्य उपयोक्ता के लिए अथवा किसी अन्य कारण के लिए किराये पर लिए जाते हैं।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1. क)	यदि जलयान के गियर जलयान से तट अथवा विलोमतः कंटेनरों की लदाई/उतराई के लिए उपयोग किए जाते हैं -				
	20' लम्बाई तक	714.00	714.00	428.40	428.40
	20' लम्बाई से अधिक	952.00	952.00	571.20	571.20
1. ख)	शैलो ड्रॉट बर्थ में प्रहस्तित पोतांतरण कंटेनर				
	20' लम्बाई तक	357.00	357.00	214.20	214.20
	20' लम्बाई से अधिक	476.00	476.00	285.60	285.60

2	यदि पत्तन उपयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों के परिवहन के लिए अपना ट्रैक्टर ट्रेलर (टीटी) नियुक्त करता है—				
	20' लम्बाई तक	357.00	357.00	214.20	214.20
	20' लम्बाई से अधिक	536.20	536.20	322.00	322.00
3	यदि उपयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः कंटेनरों की लिफ्टिंग कंटेनरों के लिए अपना उपस्कर लेकर आता है				
	20' लम्बाई तक	298.20	298.20	298.20	298.20
	20' लम्बाई से अधिक	446.60	446.60	446.60	446.60
4	निजी यार्ड से कंटेनर शट आउट पर शट आउट प्रभारों पर रियायत				
	20' लम्बाई तक अ.डा.	20.8250	-	546.00	-
	20' लम्बाई से अधिक अ.डा.	31.2375	-	819.00	-

5. यदि पत्तन उपयोक्ता कंटेनरों के लैशिंग प्रचालनों के लिए लैशिंग/अनलैशिंग उपलब्ध करवाता है, तो प्रहस्तन प्रभारों में रु० 36.40 प्रति विदेशी कंटेनर और रु० 22.40 प्रति तटीय कंटेनर की छूट स्वीकार की जाएगी। रियायत वास्तव में लैश किए गए कंटेनरों की संख्या तक सीमित किया जाएगा।
6. एकल कॉल में 1000 टीईयू से अधिक निष्पादन करने वाला कोई पोत पोत के लिए लागू कुल प्रहस्तन प्रभारों के निम्नलिखित प्रतिशत में रियायत राशि के लिए पात्र होगा:
- 1000 टीईयू से अधिक परन्तु 1200 तक 2%
 - 1200 टीईयू से अधिक परन्तु 1500 तक 3%
 - 1500 टीईयू से अधिक परन्तु 1800 तक 4%
 - 1800 टीईयू से अधिक परन्तु 2200 तक 5%
 - 2200 टीईयू से अधिक परन्तु 2600 तक 6%
 - 2600 टीईयू से अधिक 7%
7. निजी उपस्करों द्वारा प्रहस्तित टाऊन कंटेनरों को वापसी के लिए कोई रियायत स्वीकार्य नहीं होगा।

3.3.3. कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार, पत्तन परिसर में भंडारित:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (अ.डा.) विदेशी		दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में) तटीय	
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक से 40' लम्बाई तक	20' लम्बाई तक	20' से अधिक से 40' लम्बाई तक
1	गैर-आईसीडी आयात और निर्यात – लदे हुए				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	16-30 दिन	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	उसके बाद	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00
2	गैर-आईसीडी आयात और निर्यात – खाली				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	16-30 दिन	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	उसके बाद	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00
3	आईसीडी आयात और निर्यात – लदे हुए सड़क द्वारा संचलित				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-7 दिन	3.2099	6.4198	140.00	280.00
	8-15 दिन	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	16-30 दिन	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	उसके बाद	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00
4	आईसीडी आयात और निर्यात – खाली सड़क द्वारा संचलित				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क

	4-15 दिन	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	16-30 दिन	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	उसके बाद	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00
5	आईसीडी आयात और निर्यात – लदे हुए और खाली रेल द्वारा संचलित				
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	2.825	5.65	123.20	246.40
	16-30 दिन	3.4034	6.8068	148.40	296.80
	31-45 दिन	6.8068	13.6136	296.80	595.00
	उसके बाद	13.6136	27.2272	595.00	1,188.60
6	पोतांतरण – लदे हुए				
	प्रथम 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	11-45 दिन	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	उसके बाद	7.7350	15.4700	337.40	676.20
7	पोतांतरण – खाली				
	प्रथम 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	11-30 दिन	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	31-45 दिन	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	उसके बाद	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00
8	शटआउट – लदा हुआ और खाली				
	1-15 दिन	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	16-30 दिन	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	उसके बाद	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00
9	बैक टू टाउन – लदे हुए और खाली				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	16-30 दिन	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	उसके बाद	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00

टिप्पणियाँ:

- (1). कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उत्तराई के दिन के अगले दिन से नौभरण/डिलीवरी/कंटेनर हटाए जाने की तारीख तक गिनती की जाएगी और इसमें रविवार और अवकाश दिवस शामिल हैं परन्तु सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर कार्य दिवस अतिरिक्त हैं।
- (2). बाद में पोतांतरण कंटेनर स्थानीय रूप से प्रेषण के तरीके को बदल रहे हैं अथवा खाली करने/भरने के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन उपर्युक्त मद (6) और (7) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार यथा लागू मद सं. 1 अथवा 2 में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के बराबर वसूल की जाएगी।
- (3). बाद में पोतांतरण कंटेनर रेल द्वारा आईसीडी प्रेषण के प्रकार को बदलते हुए विराम समय प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए यथा अन्य आईसीडी कंटेनर माने जाएंगे और उपर्युक्त मद (3) और (4) में दरों पर प्रभारित किए जाएंगे। ऐसे मामलों में, अतिरिक्त स्थानांतरण कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए लागू होगी।
- (4). तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए जेएनपीटी में उतरने वाले विदेशी पत्तन से कंटेनर से विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित के 50 प्रतिशत पर प्रभारित किया जाएगा।
- (5). बाद में सामान्य आयात कंटेनर रेल द्वारा आईसीडी प्रेषण के प्रकार को बदल रहे हैं जिनपर सामान्य आयात कंटेनर पर लागू निःशुल्क अवधि ही प्राप्त होगी। ऐसे मामलों में, अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए लागू होगी।
- (6). शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी जब कंटेनर नौभरण/डिलीवरी के दिन तक शटआउट हो जाती है।
- (7). अधिक ऊंचे और अति आयामीय कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना वसूल किया जाएगा।
- (8). जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना आकर्षित करेंगे। उपर्युक्त प्रभार सभी प्रकार के प्रभारों जैसे प्रहस्तन, विराम समय, शट आउट आदि के लिए लागू होंगे।
- (9). पत्तन के भीतर कंटेनरों को भरने/खाली करने के मामले में, विराम समय प्रभार निम्नवत् लागू होंगे:—
 - (i). भरण से पहले, विराम समय प्रभार खाली कंटेनरों पर यथा लागू प्रभारित किए जाएंगे।
 - (ii). लदे हुए निर्यात/आयात कंटेनरों पर यथा लागू निःशुल्क अवधि और विराम समय प्रभार भरण/खाली करना और पत्तन को सूचना के पूरा होने के दिन के अगले दिन से वसूल किया जाएगा।
- (10). नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी समाप्त होने के बाद, खाली कंटेनर खाली करना पूर्ण होने के अगले दिन से खाली कंटेनर रूप में विराम समय प्रभार वसूल किया जाएगा।

- (11). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार (भले ही आयात/निर्यात/पोतांतरण हो) लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्त होने की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई/आगमन के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक वसूल किए जाएंगे:-
- परेषिती/प्रेषक किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - यदि परेषिती/प्रेषक परित्याग के ऐसे पत्र को जारी नहीं करने का चयन करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र भी जारी कर सकता है -
 - लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा शुरू करेगा और इसे पत्तन परिसर से वापिस लेगा अथवा हटाएगा; और
 - लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो तथा कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्यवाइयां नहीं की जाती हैं।
 - जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

- (12). भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिस दौरान जेएनपीटी उसके ऊपर आरोप्य कारणों से कंटेनरों की डिलीवरी करने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

3.3.4. कंटेनर पोतों के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार: हैच कवर प्रभार

क. हैच कवर खोलना और इसे बदलना:

विवरण	दर प्रति हैच कवर	
	विदेशगामी पोत (अ.डा.)	तटीय पोत (रु०)
जब इसे घाट पर रखा जाता है	73.5182	1,926.40
इसे घाट पर रखे बिना	29.4000	771.40

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

ख. एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर:

विवरण	दर प्रति टीईयू			
	विदेशगामी पोत (अ.डा.)		तटीय पोत (रु०)	
	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
(क) हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 मूव शामिल करते हुए)	24.5028	24.5028	642.60	642.60
(ख) उपर्युक्त (क) से इतर	98.0210	98.0210	2,573.20	2,573.20

3.3.5. अनिकासित सामानों पर भंडारण प्रभार:

विराम समय प्रभार कार्गो के मामले में वसूल किया जाएगा जो महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 61 और 62 के अनुसार बेचे जाते हैं -

विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन प्रतिदिन (रु० में)
यदि मूल परेषिती कार्गो की डिलीवरी लेने के लिए आगे आता है तो लम्बे समय तक पड़े कंटेनरों से खाली किए गए को ढके गए स्थान में कार्गो का भंडारण	35.70
अनिकासित कार्गो की बिक्री की पुष्टि की तारीख के बाद 6वें दिन से 20वें दिन (दोनों दिन सहित) तक भंडारगृह किराया प्रभार। प्रथम 5 कार्य दिवस निःशुल्क हैं।	107.10
अनिकासित कार्गो की बिक्री की पुष्टि की तारीख के बाद 21वें दिन से आगे भंडारगृह किराया प्रभार	142.80

3.3.6. जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच कंटेनरों के अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार

क. प्रहस्तन पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के लिए प्रक्रिया:

- जेएनपीटी में उतारे गए कंटेनर और एनएसआईसीटी में उतारे जाने के लिए बंध जेएनपीटी टीटी द्वारा परिवहन किया जाएगा; और जेएनपीटी आरटीजीसी इन कंटेनरों को 4जी के एनएसआईसीटी यार्ड में उतारेगा।

- (ii). इसी तरह, एनएसआईसीटी में उतारे गए टीपी कंटेनर और जेएनपीटी में लादे जाने के लिए बंध जेएनपीटी के सीवाई 31 में अपने आरटीजीसी तथा टीटी का इस्तेमाल करते हुए एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाएगा।

ख. जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार:

- (i). यदि एक कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत् होंगे: जेएनपीटी दरमान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत जेएनपीटी द्वारा लाइन को प्रभारित किया जाएगा। उसी कंटेनर के लिए एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए रु 1,428/- (20' कंटेनर के लिए) और रु 2,124/- भी वसूल करेगा।
- (ii). यदि एक कंटेनर एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाता है और जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल में लदाई की जाती है तो प्रभार निम्नवत् होंगे:

एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार लाइन को पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। उसी कंटेनर के लिए, जेएनपीटी अपने दरमान के अनुसार टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा; और इसके अलावा, अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए रु 1,794.80 (20' कंटेनर के लिए) और रु 2,692.20 (40' कंटेनर के लिए) प्रभार भी वसूल करेगा।

3.3.7. अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रभार सभी जेएनपीटी टर्मिनलों पर 20' कंटेनर के लिए रु 400/- और 40' कंटेनर के लिए रु 800/- है।

अध्याय -IV

शुष्क बल्क और सामान्य कार्गो के लिए प्रभार

4.1. घाटशुल्क:

क्र.सं.	वर्गीकरण	विदेशी दर प्रति मीट्रिक टन (रु में)	तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (रु में)
1	सेरेल्स/दालें/तिलहन	45.50	27.30
2	खाद्यान्न	45.50	27.30
3	ऑयल केक्स	45.50	27.30
4	चीनी	52.50	31.50
5	नमक	45.50	27.30
6	पिग आयरन	136.50	81.90
7	स्टील और मैटल स्क्रैप	91.00	54.60
8	स्टील पाइलप: क) 12 मीटर से कम लम्बाई	164.50	98.70
	ख) लम्बाई 12 मीटर अथवा अधिक	189.00	113.40
9	स्टील कोइल	150.50	90.30
10	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	80.50	80.50
11	लौह अयस्क फाइन्स और लम्पस	52.50	52.50
12	बाक्सइट	70.00	42.00
13	सीधे कम किया गया लौहा/हॉट ब्रिकेट लौहा	80.50	48.30
14	10 एमएम डायमीटर से अनाधिक आकार वाला कोयला	52.50	31.50
15	एसबिटोस	105.00	63.00
16	हथियार और आयुध	175.00	105.00
17	अति आयामीय कार्गो	875.00	525.00
18	ब्रेक बल्क	150.50	90.30
19	मशीनरी पार्ट्स	150.50	90.30
20	चूनापत्थर	77.00	46.20
21	सीमेंट : 5.0 लाख प्रति वर्ष तक	59.50	35.70
	- 5.0 लाख टन प्रतिवर्ष से ऊपर	53.55	32.13
22	सीमेंट क्लिंकर	59.50	35.70
23	लकड़ी गूदा	59.50	35.70
24	पेपर रोल्ल्स	59.50	35.70
25	टिम्बर/लकड़ी/बम्बू प्रति मी.ट.	105.00	63.00
	प्रति घन मीटर	91.00	54.60
26	स्टील स्लैब/स्टील बिलेट्स	189.00	113.40
27	अलेखांकित मर्दे	189.00	113.40
28	परित्यक्त कार्गो/सीमाशुल्क द्वारा उतारे गए/विनिहित पहुंच/अनिकासित/पत्तन स्वास्थ्य प्राधिकरण द्वारा कन्डम्ड और जेएनपीटी/साल्वेज किए गए पूरी तरह से नष्ट	70.00	42.00

टिप्पणी:

घाटशुल्क अनुसूची के अधीन "अविनिर्दिष्ट" श्रेणी के अधीन कोई कार्गो वर्गीकृत करने से पहले, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण यह पता लगाने के लिए उल्लिखित किया जाएगा कि क्या कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता था।

4.1.2. सीमेंट प्रहस्तन के लिए मात्रा छूट:

सीमेंटढोने वाले पोत संवर्धनात्मक यातयात पर छूट प्राप्त करने के लिए पात्र होंगे।

यातायात	छूट
300000 एमटीएस तक	शून्य
300000 से अधिक परन्तु 400000 एमटीएस तक	वर्धित मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 5 प्रतिशत
400000 से अधिक परन्तु 500000 एमटीएस तक	वर्धित मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 10 प्रतिशत
500000 एमटीएस से अधिक	वर्धित मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 15 प्रतिशत

4.2. प्रहस्तन प्रभार (ग्रेब अनलोडर के साथ):

ग्रेब अनलोडर के साथ स्टील कोइलों तथा सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार विदेशी कार्गो के लिए रु0 70/- प्रति मी.ट. और तटीय कार्गो के लिए रु0 42/- प्रति टन।

टिप्पणियां:

- (1). 6 मीटर गुणा 2.5 मीटर गुणा 2.5 मीटर अथवा 3 मी.ट. भार के आयामों से अधिक पैकेज अति आयातीय कार्गो पर लागू दर पर वसूल की जाएगी।
- (2). अति आयातीय कार्गो की परिभाषा स्टील पाइपों/कोइलों स्लैबों/स्टील बिलेट्स पर लागू नहीं होगी।
- (3). टिम्बर/लकड़ी/बम्बू पर घाटशुल्क प्रभार प्रति मी.ट. अथवा प्रति घन मीटर, जो भी पत्तन को लाभदायक होगा, पर आधारित होगा।
- (4). बर्था, घाटशुल्क प्रभारों के उपयोग को शामिल किए बिना कार्गो की लदाई और उतराई के ओवरसाइड प्रचालन पर दुलाई करने वाले पोतों के मामले में, लागू दर के 75 प्रतिशत की दर वसूल की जाएगी।
- (5). लंगरगाह बर्था पर कार्गो के प्रचालन की लदाई और उतराई पर दुलाई करने वाले पोतों के मामले में, लागू दर के 50 प्रतिशत की दर पर घाटशुल्क प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (6). जेट्टी पर पोत से अस्थायी रूप से उतारा गया और उसी नौचालन के दौरान उसी पोत पर वापिस नौभरण किया गया कोई कार्गो, कार्गो के प्रकार पर निर्भर करते हुए यथा लागू आयात एवं निर्यात घाटशुल्क अदायगी करेगा।
- (7). घाटशुल्क मुक्त सामान मर्दे:
 - (i). संबद्ध यात्री के बैग और उसके साथ व्यक्तिगत सामान।
 - (ii). डाक सामान/डाक बैग, विनिहित अथवा अविनिहित।
 - (iii). बंकरिंग तेल से इतर नौचालन के दौरान उपभोग के लिए क्रू हेतु जलयान भंडार और प्रावधान।

4.3. विराम समय प्रभार:

खंड 4.1 में विनिर्दिष्ट मर्दों के लिए विराम समय प्रभार प्रतिदिन नीचे दी गई दर पर वसूल किए जाने चाहिए:

क्र.सं.	मर्द	दर प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु0 में)
1	आयात	
	1-7 दिन	शून्य
	8-14 दिन	11.20
	15-21 दिन	22.40
	उसके बाद	44.80
2	निर्यात	
	1-15 दिन	शून्य
	उसके बाद	11.20

टिप्पणियां:

- (1). आयात के मामले में, विराम समय पोत उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से परिकलित किया जाएगा।
- (2). निर्यात के मामले में, विराम समय जेएनपीटी में कार्गो की प्राप्ति के दिन के अगले दिन से परिकलित किया जाएगा।
- (3). निर्यात कार्गो जो न तो निर्यातित/न ही निर्यात के लिए उपयुक्त पाया गया है विराम समय प्रभारों के भुगतान पर परेषक द्वारा नगर में वापिस लिया जाएगा। 3 दिनों की निःशुल्क अवधि जेएनपीटी में प्रवेश के दिन के अगले दिन से ऐसे कार्गो के लिए अनुमति दी जाएगी और उसके बाद विराम समय प्रभार रु0 11.20 प्रति माह प्रति मी.ट. प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर पर वसूली की जाएगी।
- (4). निःशुल्क विराम समय सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन गैर-कार्य दिवसों के अलावा होंगे।
- (5). विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं किया जाएगा जिस दौरान जेएनपीटी अपने ऊपर आरोग्य कारणों से कार्गो डिलीवरी करने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

4.4. भारतोलन प्रभार:

(1) किसी कार्गो के लिए उपयोक्ताओं द्वारा धर्मकांटे का इस्तेमाल करने के लिए प्रभार रु0 4/- प्रति मी.ट. होंगे।

अध्याय- V

मोटर वाहनों अथवा पत्तन से गुजरने वाले अन्य उपस्करों पर प्रभार

5.1. स्टीबडोरिंग प्रभार:

क्र.सं.	मद	दर प्रति वाहन/उपस्कर (रु0 में)	तटीय दरें (रु0 में)
1	आयात/निर्यात	49.00	29.40
2	पोतांतरण	56.00	33.60

5.2. घाटशुल्क प्रभार:

क्र.सं.	मद	निम्नलिखित के प्रतिशत रूप में दर	तटीय दरें (रु0 में)
1	आयात	0.50% सीआईएफ मूल्य का	0.30% उत्तराई मूल्य के तटीय बिल का
2	निर्यात	0.50% एफओबी मूल्य का	0.30% उत्तराई मूल्य के तटीय बिल का
3	पोतांतरण	0.65% सीआईएफ/एफओबी मूल्य का	0.195% उत्तराई मूल्य के तटीय बिल का

5.3. विराम समय प्रभार:

क. आयात/निर्यात/पोतांतरण:

क्र.सं.	दिन	मोटर वाहन/उपस्कर का सकल भार मी.ट. में			
		< 1.0	>=1.0	>=5.0	>=10.0
			<5.0	<10.0	
			दर प्रति दिन/प्रति वाहन अथवा उपस्कर		
1	1-15 दिन	Free	Free	Free	Free
2	16-30 दिन	35.00	70.00	140.00	280.00
3	उसके बाद	70.00	140.00	280.00	560.00

ख. नगर को वापिस:

क्र.सं.	दिन	मोटर वाहन/उपस्कर का सकल भार मी.ट. में			
		< 1.0	>=1.0	>=5.0	>=10.0
			<5.0	<10.0	
			दर प्रति दिन/प्रति वाहन अथवा उपस्कर		
1	0-3 दिन	Free	Free	Free	Free
2	4-14 दिन	35.00	70.00	140.00	280.00
3	15-21 दिन	70.00	140.00	280.00	560.00
4	उसके बाद	140.00	280.00	560.00	1,120.00

टिप्पणियां:

- (1). विराम समय प्रभार कारणों के भंडारण के प्रयोजनों के लिए पट्टे पर दिए गए क्षेत्र से इतर पत्तन के भीतर भंडारण के लिए वसूल किए जाएंगे।
- (2). मोटर वाहनों के आयात/पोतांतरण के लिए विराम समय उत्तराई के आखिरी दिन के बाद से गिनती किया जाएगा।
- (3). मोटर वाहनों के निर्यात/नगर को वापिस के लिए विराम समय जेएनपीटी में प्राप्ति के दिन के अगले दिन से गिनती किया जाएगा।
- (4). पत्तन उपयोक्ता को उपर्युक्त घाटशुल्क प्रभारों के अलावा एफओबी/सीआईएफ, जैसी भी स्थिति हो, के 0.5 प्रतिशत के समकक्ष राशि अदा करनी होगी यदि पत्तन उपस्कर मोटर वाहनों की लदाई/उत्तराई के लिए प्रयोग किए जाते हैं।
- (5). किसी कारण से निर्यात वाले किसी वाहन को नगर में वापिस ले जाए जाने को नगर को वापिस वाहन कहा जाता है और उपर्युक्त अनुसूची में यथा दिए गए विराम समय के अधीन होगा।
- (6). पोत पर लदाई नहीं करने के लिए शटआउट प्रभार जिसके लिए वाहन/उपस्कर रु0 50/- प्रति वाहन/उपस्कर में लाया जाता है।

5.4. ट्रेन से लाए जाने वाले वाहनों की प्राप्ति और प्रहस्तन के लिए विशेष अवसंरचना के उपयोग के लिए प्रभारों की वसूली:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति वाहन (रु0 में)
1	मोटर वाहन 16.5 एचपी से कम	273.00
2	मोटर वाहन 16.5 एचपी अथवा अधिक	406.00

अध्याय- VI

विविध प्रभार

6.1. यात्री लॉचों और कार्गो लाइटरों के लिए लाइसेंस शुल्क:

जवाहरलाल नेहरू पत्तन की पत्तन सीमाओं के भीतर यात्री लॉचों/नावों, मशीनरी वाली हारबर क्रॉफ्टों, कार्गो लाइटरों, मशीनरी वाले गहरे समुद्री ट्रालरों, डम्प बाजों और बिना-अभियांत्रिकी वाले फिशिंग नावों के अन्य छोटे क्रॉफ्ट के लिए रु 224/- प्रतिवर्ष की दर पर लाइसेंस शुल्क वसूल किया जाएगा, लाइसेंस निम्नलिखित शर्तों को पूरा करने पर ही जारी किया जाएगा:-

- (i). आवेदक भारतीय पोत अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के अधीन एमएमडी द्वारा जारी किए गए वैध यात्री नाव सर्वेक्षण प्रमाणपत्र के कब्जे में होना चाहिए।
- (ii). लॉचों/नावों में विनिर्दिष्ट सांविधिक आवश्यकता के अनुसार मैनिंग की जानी चाहिए।

6.2. पोतों को आपूर्ति किए गए बंकरिंग तेल पर घाटशुल्क:

क्र.सं.	मद	दर प्रति मी.ट. (रु 0 में)
1	पोतों को आपूर्ति किए गए बंकरिंग तेल पर घाटशुल्क	35.00

6.3. पहले जारी किए गए वीआईए को रद्द करने के लिए दंडात्मक प्रभार:

क्र.सं.	मद	दर प्रति अवसर प्रति वीआईए (रु 0 में)
1	पहले जारी किए गए वीआईए के रद्दीकरण के लिए दंडात्मक प्रभार	1,500.00

6.4. फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए किराया प्रभार:

क्र.सं.	क्रॉफ्ट का नाम	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रु 0 में)
1.	टग (बोलाई पुल 30 टन)	12,000.00
2.	टग (बोलाई पुल 50 टन)	14,000.00
3.	टग (बोलाई पुल 60 टन)	19,500.00
4.	पाइलट लॉच	2,250.00
5.	सुरक्षा लॉच	2,000.00
6.	वीआईपी लॉच (स्पीड लॉच)	1,300.00

टिप्पणी: किराया प्रभार न्यूनतम 4 घंटों के लिए भुगतान किए जाएंगे।

6.5. मैनपावर किराया प्रभार:

क्र.सं.	वर्गीकरण	दर प्रति व्यक्ति प्रति घंटा (रु 0 में)
1	मैनपावर किराया प्रभार – प्रबंधकीय	200.00
2	मैनपावर किराया प्रभार – गैर-प्रबंधकीय	150.00

टिप्पणियां:

1. मैनपावर किराया प्रभार न्यूनतम 4 घंटों के लिए भुगतान किए जाएंगे।
2. प्रभावी किसी संविधि के अधीन व्यक्तिगत जोखिम और क्षतिपूर्ति की देयता जेएनपीटी कार्मिक की सेवाओं की मांग करनी वाली पार्टी द्वारा अलग से वहन की जाएगी।

6.6. मोबाइल अग्निशमन गाड़ी सेवा प्रभार।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा
1	आपातकालीन के दौरान उपलब्ध करवाए गए अग्निशमन वाहन सेवा प्रभार	3,000.00

टिप्पणियां:

1. एक बार अग्निशमन गाड़ी सेवा उपलब्ध करवाए जाने पर, प्रभार न्यूनतम 4 घंटों के लिए वसूल किए जाएंगे।
2. प्रभार केवल तभी देय होते हैं जब उपयोक्ताओं/टर्मिनल प्रचालकों अथवा सीएफएस, आदि द्वारा सेवाओं की मांग की जाती है।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 13th May, 2014

No. TAMP/62/2012-JNPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes off the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/62/2012-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 4th day of April, 2014)

This case relates to a proposal from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for general revision of its Scale of rates.

2.1 The existing Scale of Rates of the JNPT was last revised vide Order dated 18 February, 2011. The validity of the SOR was prescribed till 31 March, 2013.

2.2 In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trust Act, 1963, this Authority had passed a Common Order in September 2008 refining/ clarifying certain areas of the approach/ practice followed in tariff setting exercise of major port trust and private terminals thereat. In the said Order, the major port trust and private terminals are, inter alia, required to file their tariff proposals by 30 June of the financial year in which tariff revision falls due. Since the review of the Scale of Rates of JNPT fixed in February, 2011 fell due in the financial year 2012-13, the JNPT was required to submit its proposal for revision of its tariff by 30 June, 2012.

2.3 Accordingly, the JNPT was reminded in this regard vide our letter no. TAMP/39/2005-Misc dated 7 May, 2012. In response, the JNPT vide its letter dated 18 June 2012 had requested for time till 31 July, 2012 to file the proposal for revision of its tariff. This Authority decided to allow time to JNPT as requested by it to file its proposal. Since the JNPT did not submit its proposal by 31 July, 2012, the JNPT was again requested to file its proposal vide our letter no. TAMP/39/2005-Misc dated 30 August 2012.

2.4 In this backdrop, the JNPT under cover of its letter No.JNP/Fin/TAMP/2012/404 dated 5 October 2012 filed a proposal for general revision of its Scale of Rates.

3.1 On a preliminary scrutiny of the proposal, it was seen that the JNPT had not furnished its proposed draft Scale of Rates. Since Clause 3.2.4 of the tariff guidelines of 2005 stipulates circulation of the revised proposed tariff to the users, the JNPT was requested vide our letter dated 15 October, 2012 to furnish the proposed draft Scale of Rates alongwith the Annual Administration Report and Audited Annual Accounts for the years 2009-10 to 2011-12. The JNPT was also informed that its proposal dated 5 October 2012 will be taken up for further processing only after receipt of the proposed draft Scale of Rates, in view of the tariff guideline position.

3.2 In response, the JNPT under cover of its letter dated 22 October, 2012 furnished only the Annual Administration Report and Audited Annual Accounts for the years 2009-10 to 2011-12. Subsequently, the JNPT vide its letter dated 19 December 2012 has submitted its proposed draft Scale of Rates.

4. The main submissions made by the JNPT in its proposal dated 5 October, 2012 and 19 December, 2012 are summarised below:

- (i) The proposal is for the tariff cycle 2013-14 to 2015-16.
- (ii) The actual traffic for the years 2009-10 to 2011-12 and the projected traffic for the years 2012-13 to 2015-16 are as follows:

Years	Container traffic (in lakh TEUs)	Cement & Bulk Cargo (in lakh TEUs)	Vessel Traffic (in nos.)
2009-10	7.76	11.68	2736
2010-11	8.76	12.22	2761
2011-12	10.28	9.17	2531
2012-13	12.00	9.00	2378
2013-14	12.70	10.00	2433
2014-15	13.50	11.00	2495
2015-16	14.20	11.00	2543

- (iii) The amount transferred to the Escrow Account is as follows:

Years	Amount (₹ in Crores)
2009-10	257.57
2010-11	270.80
2011-12	264.03
Total	792.40

- (iv) The details of the additions to the Gross Block of assets proposed during the years 2012 -13 and 2014-15, are given below:

Sl. No.	Details of Investment	Cost of investment (₹ in crores)
For the year 2012-13		
1.	Upgradation of Roads & Yards in front of POC	5.25
2.	Micro Prismatic Retro reflective overhead gantry sign board.	0.77
3.	Electrification of the Rest Room & Gymkhana near CT shift officer inside port area at JNPT.	0.02
4.	DMSITC & Guaranteeing the performance of 03 new RMQC at MCB.	96.78
5.	Structural Rehabilitation of Container berth in JNPT (Phase-I)	1.24
6.	SITC of PCs & scanners, printers with operating system and associated softwares.	0.53
7.	Development of area in Zone-I on Eastern side of JNP CFS by earth filling and construction of road embankment in JNPT.	0.32
8.	SITC of IT power supply cable for STP at JNP.	0.10
For the year 2012-13		
1.	Deepening and widening of approach channel to JNP (Phase-I)	1,300.00

- (v) The estimated financial/ cost implications as shown in the consolidated income and cost statement furnished by the JNPT are summarised below:

(₹ in lakhs)

Sl. No	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	At existing tariff			
					2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
(i).	Traffic (in MTs)	776222	876368	1027951	1200000	1270000	1350000	1420000
(ii).	Operating income	47,679.49	52,156.35	56,557.86	60,023.58	62,654.09	65,612.13	68,223.22
(iii).	Operating Cost	23,591.37	26,043.91	28,059.53	38,847.67	42,438.75	46,807.36	51,607.97
(iv).	Depreciation	7,659.44	7,548.70	7,687.40	7,889.52	7,704.26	11,195.10	14,843.34
(v).	Overheads	8,429.34	10,535.59	12,457.63	14,540.89	15,654.11	16,890.71	18,250.24
(vi).	FMI less FME	-2373.96	-5496.09	-7638.97	-10908.37	-11453.54	-12052.89	-7305.17
(vii).	Capital employed	57,302.58	52,063.65	54,053.38	62,617.59	64,605.55	73,166.25	76,393.58
(viii).	Return on Capital employed	9,168.41	8,330.18	8,648.54	10,018.81	10,336.89	11,706.60	12,222.97
(ix).	Net surplus / deficit	-3,543.03	-5,798.12	-7,934.22	-22,181.69	-24,933.47	-33,040.53	-36,006.47
(ix).	Net deficit as a percentage of operating income	-7.43%	-11.12%	-14.03%	-36.95%	-39.80%	-50.36%	-52.78%
(x).	Average		-10.86%		-36.95%		-47.65%	

- (vi) As seen from the proposed draft Scale of Rates, the JNPT is seen to have sought the following percentage of increase over the prevailing tariff:

Sl. No.	Description	Increase sought by JNPT
1.	Vessel related charges	31%
2.	Container related charges	67%
3.	Cargo related charges	400%

- (vii) The JNPT is also seen to have proposed some changes in the conditionalities in the proposed draft Scale of Rates.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the JNPT proposals dated 5 October, 2012 and 19 December, 2012 were forwarded to the concerned users/ user organisations seeking their comments.

5.2. Subsequently, the JNPT vide its letter dated 25 February 2013 has stated that in case of Form-1, the note below point no.5 inadvertently remained unchanged due to oversight while forwarding their proposal in October, 2012. Hence, the JNPT has forwarded a fresh Form-1 duly filled in indicating the average cost for

typical port user at Sr. No.5 for inclusion in their earlier sent proposal. The JNPT had requested to substitute the earlier Form-1 with the fresh modified Form-1 and has also requested to circulate the modified Form-1 to the port users for their knowledge. Accordingly, the revised Form-1 was also forwarded to the concerned users/user organisations

5.3. The comments received from the users were forwarded to JNPT as feedback information. The JNPT has furnished its comments on the comments of some of the users.

5.4. The Mumbai and Nhava-Sheva ship-Agents' Association (MANSA), while furnishing its comments on the general revision proposal of JNPT has drawn reference to its comments, furnished by it earlier vide its letters dated 20 June, 2012 and 01 November, 2012, with regard to the proposal earlier filed by JNPT for rationalisation and modification of the conditionalities prescribed in the then existing Scale of Rates of JNPT. The MANSA has reiterated the comments as they feel that it is evident from JNPT general revision proposal that they have not taken into account any of MANSA views while formulating the tariff proposal afresh. Accordingly, MANSA has re-submitted its comments put forth in their earlier letter dated 20 June 2012 and 1 November, 2012 as part of their comments to the general revision proposal.

When the said comments of MANSA were forwarded to JNPT, the JNPT vide its letter dated 15 April, 2013, by drawing reference to its letter dated 27 September, 2012 (relating to rationalisation and modification of the conditionalities) has stated that they have already responded to the comments of MANSA then.

5.5. In addition to the reiteration of the above comments, the MANSA has furnished its additional comments on the general revision proposal of the JNPT. The JNPT has not furnished its comments on the additional comments of the MANSA.

6.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the JNPT was requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 4 June 2013. Subsequent to the joint hearing, the JNPT vide its letters dated 12 September 2013 and 20 September 2013 has furnished its reply on queries raised. Summary of queries raised by us and the response of the JNPT is brought out in the subsequent part of this order.

6.2. Prior to furnishing the reply to our queries and in response to our letter dated 4 June 2013 (issue of questionnaire), the JNPT vide its letter dated 17 July 2013 has made some submissions. We have vide our letter dated 31 July 2013 responded to JNPT. The submissions made by the JNPT and our reply thereon are tabulated below:

Sl. No.	Submissions made by the JNPT	Our response thereon								
(i)	<p>The JNPT in its proposal dated 5 October 2012 has proposed for increase in the tariff as follows:</p> <table><tr><th>Activity</th><th>Tariff increase proposed</th></tr><tr><td>Bulk</td><td>5 times</td></tr><tr><td>Container</td><td>67%</td></tr><tr><td>Marine</td><td>31%</td></tr></table> <p>The proposal for tariff revision of Estate activity will be submitted separately.</p>	Activity	Tariff increase proposed	Bulk	5 times	Container	67%	Marine	31%	No specific comments furnished by us.
Activity	Tariff increase proposed									
Bulk	5 times									
Container	67%									
Marine	31%									
(ii)	<p>TAMP in its queries dated 4 June 2013 has asked the JNPT to recompute the operating income considering actuals of 2012-13 as base and review the estimated operating income for subsequent three years. TAMP has also asked the JNPT to consider the actual operating expenditure for the year 2012-13 as base and project expenditure in the cost statements considering the latest escalation factor i.e. for the cases to be disposed in 2013-14.</p> <p>It is submitted that audit of the financial statements for the year 2012-13 is currently in progress by RAO/CAG and the final audit report would only be available by 20 September 2013. Hence it would be possible to revise the cost statements with audited financials only by the end of September 2013.</p>	If the audited accounts are not available at this juncture, the JNPT may update the estimates for the year 2012-13 with actuals based on the provisional accounts for the year 2012-13 and review the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 based on the said actuals for the year 2012-13, if required. Thereafter, a copy of the audited accounts can be forwarded to us.								

(iii)	<p>In this context, the JNPT has highlighted the past events of general revision of tariff granted to JNPT. The port was commissioned on 26th May 1989 and got revision in its tariff only on two occasions i.e. January 1994 and March 1997. These revisions were approved by the Government prior to establishment of TAMP. TAMP came into existence from April 1997 onwards. The various Orders passed by TAMP resulted in following outcomes in case of JNPT tariff:</p> <p>(a) In the year 2000, TAMP issued Order maintaining status quo in JNPT Scale of Rates.</p> <p>(b) From 1 September 2004 TAMP issued Order reducing the vessel related charges by 10%.</p> <p>(c) From 1 February 2005 TAMP issued Order restricting the vessels related charges and cargo related charges of coastal vessels up to 60% of the foreign going vessels.</p> <p>(d) Vide Order notified in November 2006 the vessel related charges were reduced by 30% and container related charges by 15%.</p> <p>(e) Vide Order notified on 18 March 2011 no change in the existing Scale of Rates fixed in September 2006 was granted by TAMP. However, minor changes in conditionalities in Schedule 1.2(vii) Chapter-I and insertion of a provision in existing note no.4(b) prescribed after Schedule 2.5 of Chapter-II was granted and the validity was to remain in force upto 31 March 2013.</p> <p>(f). As per Order dated 9 May 2013 the Authority has extended the validity of existing Scale of Rates till 30 September 2013.</p>	(Factual Position)
(iv)	<p>From the events as given above, it can be concluded that JNPT has never got any upward revision in tariff but only downward revisions have been granted since the inception of TAMP. It is further submitted that due to steep rise in input cost of operations namely electricity, fuel, wages and maintenance etc., it is very difficult to sustain the operations of the Port with the existing Scale of Rates. There was a decline in profit over the past financial year by 18.16%. the operating ratio excluding BOT income and expenditure for the financial year 2012-13 was 91.44%. In spite of increase in JNPT terminal traffic by 17.53% (in TEUs) and 8.31% (in MT), Port could not significantly influence the port profit because of the lower tariff rates. The Port's income has also been adversely affected by the decrease in BOT traffic consequent to reduction in BOT tariff by TAMP.</p>	No Comments.
(v)	<p>As no general revision in Scale of Rates has been granted to the JNPT since September 2006, a proposal dated 29 October 2008 was submitted considering 2007-08 as base on projections made for the years 2009-10 to 2011-12. TAMP has again requested JNPT to update the cost statements with actuals of the years 2008-09 & 2009-10 as base and furnish the estimates for the year 2011-12 & 2012-13. Accordingly, JNPT filed a revised proposal on 7 July 2010 on those lines. While evaluating the proposal in January 2011 / February 2011, TAMP had again asked JNPT to update the cost sheets based on certain additional information. Thereafter,</p>	(Narration of events relating to previous tariff cycles. Not relevant for current tariff cycle)

	TAMP passed Order maintaining status quo related to JNPT's Scale of Rates dated 18 February 2011. In the year 2012, TAMP vide No.TAMP/39/2005-Misc. dated 7 May 2012 asked the port to file a proposal based on actuals of 2011-12 as base and consequently port filed its proposal on 5 October 2012. Now, TAMP vide letter dated 4 June 2013 has again asked port to revise the operating income and expenditure based on actual performance of 2012-13.	
(vi)	The replies to the queries of TAMP sought vide letter dated 4 June 2013 shall be submitted as soon as possible to facilitate the disposal of the proposal of JNPT.	JNPT was requested to furnish The requisite information/ clarification as sought by us vide our letter of even number dated 04 June 2013 at the earliest.
(vii)	It is not true that JNPT has not so far responded to the comments of any users / user organisation. It is stated that it has promptly responded to the queries of users and user organisations.	In this regard, it may be noted that Ultratech Cement Limited (UCL), Indian National Shipowners' Association (INSA), Container Corporation of India (CONCOR) and Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Agents Association (MANSA) have furnished their comments, which have been forwarded by us to JNPT from time to time as feedback comment. The JNPT has responded to the comments of UCL and INSA vide its letter dated 28 February 2013 and 17 July 2013. We have not received the comments of the JNPT till date to the comments of CONCOR and MANSA. The JNPT to comment on the comments received from CONCOR and MANSA.

7. A joint hearing in this case was held on 30 August 2013 at the office of this Authority. The JNPT made a Power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the JNPT and the concerned users/organisation bodies have made their submissions.

8.1. As decided at the joint hearing, the JNPT was requested vide our letter dated 5 September 2013 to furnish its reply to the additional information/ clarification sought by us vide our letter dated 4 June 2013 and to furnish its comments on the comments of INSA, MANSA and CONCOR.

8.2. The JNPT has furnished its comments on the comments of the INSA, MANSA and CONCOR.

8.3. Further, as discussed at the joint hearing, it was brought to the notice of JNPT vide our letter dated 5 September 2013 that the submission of proposal by JNPT for revision of its estate related charges is overdue. In fact, in the JNPT general revision Order of September 2006 itself, the JNPT had been advised to file a proposal for revision of Estate Rentals within four months. However, in spite of reminders, the JNPT has not submitted its estate rental proposal. In this regard, it is relevant here to draw reference to the d.o. letter no.TAMP/48/2005-JNPT dated 10 February 2011, where by giving references to the various correspondence made by this Authority with JNPT on the matter, JNPT has been requested to expedite the submission of the proposal for revision of its estate related charges formulated in accordance with the Land Policy for Major Ports issued by the Government of India.

In fact, in response to our reminder d.o. letter no.TAMP/10/98-Misc. dated 2 November 2011, the JNPT vide its letter no.A/E/SR/Rvsn/2012/96 dated 12 January 2012 had stated that the JNPT is in the process of appointing a party for finalization of the estate related tariff of the port and that upon receipt of the Report from the party and acceptance thereafter, the proposal would be submitted to this Authority. Thereafter, the Port has stated in July 2013 that it would file the Estate Rental proposal separately. Since the JNPT did not file its proposal and that when this position was pointed out during the joint hearing, the JNPT stated that it would file the proposal for revision of estate related charges by 30 September 2013.

8.4. As decided at the joint hearing, the Container Shipping Lines Association (India) (CSLA) vide its letter dated 10 September 2013 has furnished its comments. The comments of CSLA were forwarded to JNPT for feedback information. The JNPT vide its letter dated 30 October 2013 has responded to the comments of CSLA.

9. As decided at the joint hearing, the JNPT was requested to furnish its response to the queries raised by us vide our letter dated 4 June 2013. After reminders, the JNPT responded in piecemeal. It furnished its partial response vide its letter dated 12 September 2013. Subsequently, the JNPT vide its letter dated 20 September 2013 and 25 September 2013 has furnished further additional information. The queries raised by us and reply furnished by the port through various communications are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response of JNPT
I.	GENERAL:	
(i)	The Cost statement furnished by JNPT for the Bulk handling activity (Form-5A (iii)) reflects an average deficit of around 243% at the existing level of tariff for the years 2013-14 to 2015-16. However from the proposed draft Scale of Rates, it is seen that the JNPT has sought around 400% increase in the cargo related charges. Similarly, the Cost statement furnished by JNPT for the Container handling activity (Form – 5A (ii)) reflects an average deficit of around 53% at the existing level of tariff for the years 2013-14 to 2015-16. However from the proposed draft Scale of Rates, it is seen that the JNPT has sought around 67% increase in the container related charges. The JNPT to furnish a note justifying the percentage increase in tariff sought by it in the proposed draft Scale of Rates for each activity / sub-activity.	<p>The Cost statements furnished along with the forms for all the activities of the Port in the proposal furnished on 5th October, 2012 may please be seen. Bulk activity reflects average deficit of 239.40% at the existing level of tariff for the projected years 2013-14 to 2015-16. Similarly the container activity reflects average deficit around 53% at the existing level of tariff 2013-14 to 2015-16. TAMP has missed 2012-13 as the projected year though port has considered it as projected year. It may be observed in the following table that if the proposed increase is multiplied by the revenue generated in the projected years i.e. 2012-13 to 2015-16 at existing level of tariff, the total deficit generated in the period from 2012-13 to 2015-16 shall be wiped off.</p> <p>The new Cost statements furnished along with the forms for all the activities of the Port on 12th Sept., 2013 may also please be seen. Bulk activity reflects average deficit of 194.89% at the existing level of tariff for the period from 2006-07 to 2016-17. Similarly the container activity reflects average deficit around 67.05% at the existing level of tariff 2006-07 to 2016-17. The JNPT stated that if the proposed increase is multiplied by the revenue generated in the projected years i.e. 2013-14 to 2016-17 at existing level of tariff, the total deficit generated in the period from 2013-14 to 2016-17 shall be wiped off. (The JNPT has furnished a statement giving details of aggregate revenue for the period from 2009-10 to 2015-16 before proposed tariff revision and after proposed tariff revision to justify the percentage increase sought by it. It is seen from the statement that the port has sought to set off the 100% deficit for the years 2009-10 to 2012-13 in the proposed tariff revision which is not in line with the Tariff Guidelines 2005).</p>
(ii)	JNPT to furnish a copy of the Minutes of the meeting of the Board of Trustees of JNPT in which the general revision proposal of JNPT was considered.	The proposal was placed before the Board of Trustees as a Table paper in the Board meeting held on 31 st October, 2012. The JNPT has furnished a copy of draft proceedings approving the Table paper. (The port has furnished only the table paper circulated to the Trustees and not the minutes of the meeting). It has further stated that the Table Paper for the revised proposal dated 12 th Sept. 2013 shall be placed in the ensuing Board Meeting to be held in September 2013. The same along with the draft proceedings shall be furnished to TAMP in due course. (However no such details / documents are received from JNPT till finalization of this case).
(iii)	The cost statements furnished by JNPT contain actuals for 2009-10 to 2011-12,	The JNPT has furnished a copy of unaudited annual accounts and stated that the CAG audit is

	estimates for 2012-13 and projections for the years 2013-14 to 2015-16. Since the financial year 2012-13 is already over, the JNPT to furnish its provisional annual accounts for the year 2012-13, if audited annual accounts are not available. The JNPT also to update the estimates for the year 2012-13 with actuals for the corresponding period and review the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 based on the actuals for the year 2012-13, if required.	in progress and the Audited annual accounts will be submitted as soon as the audit report for the same is received from CAG. The JNPT further stated that updated Tariff proposal with 2012-13 as base and the projection for the years 2013-14 to 2016-17 is enclosed. (The port has furnished revised cost statements along with its letter dated 12 September 2013 and further revised cost statements vide its letter dated 20 September 2013 followed by the revised proposed draft SoR vide its letter dated 25 September 2013).																								
(iv)	In the Undertaking forming part of the Cost statement formats, the JNPT has mentioned the proposed tariff will have a validity period of three years from 1 April 2010 to 31 March 2013. In this regard, it may be noted that the validity period of the proposed tariff is for a period of three years from 1 April 2013 to 31 March 2016.	TAMP has extended the validity period up to 30 th Sept. 2013. The same has been noted while formulating the revised proposal dtd.12 th Sept., 2013.																								
(v)	In respect of Sl.No.3 of Form -1, JNPT has stated that its pricing strategy is cost based. JNPT to bring out the impact of the anticipated improvement in the productivity on the unit price.	The JNPT has stated that there is no marked variation in unit cost for container and marine activities. Many of the Port old cranes & equipment's are likely to be replaced with the latest Post Panamax cranes & state of the art equipment's. Further additional Post panama cranes have been purchased and deployed over and above the replaced cranes. This will definitely improve the productivity.																								
(vi)	(a). The JNPT has not furnished the comparative position of current and proposed Scale of Rates with reasons for change as required under Sl. No.4 of Form-1 (Highlights) of cost statement formats. The JNPT to furnish a comparative statement of existing Scale of Rates and proposed Scale of Rates along with reasons for modifications proposed.																									
	(b). Similarly, the JNPT to furnish the comparative position of the current and the proposed draft conditionalities along with reasons for modifications proposed.																									
(vii)	The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. In this regard, with regard to the information sought at Sl. No. 6 of the Form – 1 to provide the current performance and targeted objective for productivity enhancement measures, the JNPT in the revised Form – 1 (submitted under cover of its letter dated 25 February 2013) has simply stated that copies of the Annual Administration Report for the relevant years are enclosed. It has not furnished the requisite information. The JNPT to furnish details of productivity enhancement measures proposed and targeted to be achieved during the tariff cycle under review taking into consideration the efficiency improvement on account of capital investments proposed during the tariff cycle.	<p>The JNPT has stated that it has furnished a brief note on productivity enhancement measures proposed and targeted to be achieved in Annexure-6 of its letter dated 20 September 2013. (Annexure-6 contained details of TEUs per RMQC for the years from 2012-13 to 2015-16). The details furnished by the JNPT is tabulated below:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Traffic (TEUs) Actual projected</th><th>No. of RMQCs</th><th>TEUs per RMQC</th></tr><tr><td>2012-13</td><td>1208133</td><td>10</td><td>120813</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>1300000</td><td>10</td><td>130000</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>1400000</td><td>12</td><td>116667</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>1500000</td><td>12</td><td>125000</td></tr><tr><td>2016-17</td><td>1550000</td><td>12</td><td>129167</td></tr></table>	Year	Traffic (TEUs) Actual projected	No. of RMQCs	TEUs per RMQC	2012-13	1208133	10	120813	2013-14	1300000	10	130000	2014-15	1400000	12	116667	2015-16	1500000	12	125000	2016-17	1550000	12	129167
Year	Traffic (TEUs) Actual projected	No. of RMQCs	TEUs per RMQC																							
2012-13	1208133	10	120813																							
2013-14	1300000	10	130000																							
2014-15	1400000	12	116667																							
2015-16	1500000	12	125000																							
2016-17	1550000	12	129167																							
(viii)	The JNPT has stated in a note below Sl. No.8 of revised Form-1 that the details of deviation shall be sent separately. However, we have not received any such details from JNPT so	Details of deviations from tariff guidelines are already indicated in the presentation given to TAMP on 30 th August, 2013. The deviations relating to the inflation factor are in respect of																								

	far. The JNPT to furnish the requisite details as per Sl. No.8 of Form-1.	electricity, fuel, salaries & wages, retirement benefits. (As per details furnished, the JNPT has considered an inflation factor of 17% for Electricity, 26% for Fuel and 12% for Salaries & Wages and Retirement benefits.)								
(ix).	Rebates and discounts, if any, over the notified ceiling tariff, allowed by JNPT during the years 2009-10 to 2012-13 to be furnished year wise.	<p>The port has furnished actual rebates / discounts paid during the years 2010-11 to 2012-13 in Annexure-8 of its letter dated 20 September 2013, which is given below:</p> <table><tr><td>Year</td><td>Rebate/Concession / Discount</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>₹15.82 Crores</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>₹21.73 Crores</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>₹24.66 Crores</td></tr></table> <p>The JNPT further stated that the rebates / discounts relate to volume, lashing, yard as indicated in the notified tariff. The rebates / discounts for the projected years from 2013-14 to 2016-17 are assumed to be on the same scale as availed in the year 2012-13 corresponding to the traffic in the projected years.</p>	Year	Rebate/Concession / Discount	2010-11	₹15.82 Crores	2011-12	₹21.73 Crores	2012-13	₹24.66 Crores
Year	Rebate/Concession / Discount									
2010-11	₹15.82 Crores									
2011-12	₹21.73 Crores									
2012-13	₹24.66 Crores									
(x).	As per clause 2.6.2 of the tariff guidelines of March 2005 it is necessary to conduct time and motion study of different operations and regularly adjust manning scales/ datum accordingly after due process of law. The action, if any, taken in this respect to be informed.	<p>The Port has started an incentive scheme for improving productivity in container operations based on the no. of productive moves made in a shift. The incentive scheme has been designed by the engineers of National Productivity Council after conducting time and motion study of the container operations and manning. The incentive scheme is in vogue from October 2000. The efforts to modify the incentive scheme to meet the new Post panamax cranes is also in process.</p> <p>Container Operations: The Port has installed crane Simulator costing ₹1.39 Crs. in 2009-10 for real time on job training relating to Port container operations to all the crane operators by rotation. The installation of the Simulator has enabled the Port to give on job training for real life crisis situations and the likely solutions. This has resulted in speeding up operations as also taking care of the safety aspects.</p> <p>The container maintenance personnel are also sent abroad for on-job training. Besides, engineers from abroad are invited to give on-job training relating to container operations.</p> <p>Marine Operations: The port has also placed order for Marine Simulator costing more than ₹30 lakhs to give on-job training to Pilots in tackling real life crisis situations. The Simulator received on 7th July, 2013 has been installed. The on-job training to Pilots with the help of Marine Simulator will enable the pilots to improve their knowledge, safe operations, operational efficiency and speed up marine operations.</p>								
(xi).	The port may examine whether any of the services qualifying under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act are offered by any service provider authorized by the port. If so, the action initiated by the JNPT for fixation of tariff for such services as per the provisions of Chapter 7 of the tariff guidelines of 2005 to be	The Port has outsourced following services like garbage clearance from vessels as also removal of sludge oil from the vessels to registered contractors and for which tariff rates have been fixed. Further, certain services like tractor-trailer operations for container movement and reach stackers for yard operations / house-keeping have								

	intimated.	been outsourced though the Port is charging a consolidated tariff rate for the container operations.
(xii).	The JNPT to confirm that the traffic / financial implications of PPP projects to be commissioned in the Port within the three year period under review are captured in the cost statements filed by the port.	During the tariff cycle 2013-14 to 2016-17, construction of 330 m. berth awarded to M/s.DP World is likely to be commissioned in the later part of the year 2016-17. However likely traffic for M/s.DP World has not been considered while preparing the income calculations.
(xiii).	The JNPT has not furnished the Cost statement for the Estate Activity in the prescribed format. JNPT to furnish the same.	The proposal for revision of estate related tariff has also been enclosed in the new proposal dtd.12 th Sept. 2013. Three times increase in the estate related rates has been sought for.
(xiv).	The JNPT has not furnished cost statement for sub-activities falling under the vessel related activity. JNPT to furnish the same in the prescribed format.	The costing system of the Port is not designed to capture the cost of sub activities falling under the vessel related activities. Hence, the information cannot be furnished in the required format in spite of best efforts made.
II.	<u>COMPARISON OF ACTUALS WITH ESTIMATES:</u>	
	Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 requires this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form – 7 of the tariff proposal filed by JNPT, the JNPT to clarify/ furnish the following:	
(i).	In the Form – 7, the JNPT has compared the estimates of the years 2009-10 to 2011-12 with the actuals for the said period. It may be recalled that during the general revision of JNPT in February 2011, the estimates for the years 2010-11 to 2012-13 have been relied upon. Therefore, the Form – 7 may be modified by excluding the comparison for the year 2009-10 and instead including the comparison of actuals vis-à-vis estimates for the year 2012-13. The JNPT also to furnish reasons for variation in the actuals vis-à-vis estimates for each of the parameters in the cost statement, instead of making a general statement.	The port has furnished revised Form-7 including comparison of actual v/s estimate for the period 2010-11 to 2012-13 along with reasons for variations.
(ii).	At the time of revision of the Scale of Rates in February 2011, review of tariff of JNPT was based on the projections for 2010-11 to 2012-13. In Form-7, JNPT has furnished an analysis of variations of actual physical and financial performance for the years 2010-11 and 2011-12 with reference to the Revised Estimates for the relevant years. It is seen that the estimates considered by JNPT for the years 2010-11 and 2011-12 in Form-7 do not match with the projections relied upon in the Order of February 2011. The JNPT to modify the Form-7 so as to capture the estimates considered in the tariff Order of February 2011.	The JNPT has stated that the Form-7 has been modified to indicate the comparison of actuals v/s. estimate earlier made for the years 2010-11 and 2012-13. (It is observed that in the revised Form-7 also the port has not mentioned the estimates considered by TAMP in the Tariff Order dated 18.2.2011.)
(iii).	Form-7 does not contain details of estimated and actual traffic of the bulk and break bulk cargo handled during the years 2010-11 to	The Port has furnished the details of estimated and actual bulk and break bulk cargo handled during the years 2010-11 to 2012-13 as given

	2012-13. JNPT to furnish the same.	below: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Estimate (in MT)</th><th>Actual (in MT)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">Cement:</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>10,00,000</td><td>8,61,978</td></tr> <tr> <td>2011-12</td><td>8,00,000</td><td>6,84,998</td></tr> <tr> <td>2012-13</td><td>8,00,000</td><td>5,93,556</td></tr> <tr> <td colspan="3">General/ Break bulk:</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>20,000</td><td>3,59,957</td></tr> <tr> <td>2011-12</td><td>--</td><td>2,32,475</td></tr> <tr> <td>2012-13</td><td>--</td><td>1,05,876</td></tr> </tbody> </table>	Year	Estimate (in MT)	Actual (in MT)	Cement:			2010-11	10,00,000	8,61,978	2011-12	8,00,000	6,84,998	2012-13	8,00,000	5,93,556	General/ Break bulk:			2010-11	20,000	3,59,957	2011-12	--	2,32,475	2012-13	--	1,05,876
Year	Estimate (in MT)	Actual (in MT)																											
Cement:																													
2010-11	10,00,000	8,61,978																											
2011-12	8,00,000	6,84,998																											
2012-13	8,00,000	5,93,556																											
General/ Break bulk:																													
2010-11	20,000	3,59,957																											
2011-12	--	2,32,475																											
2012-13	--	1,05,876																											
(iv).	The actual bulk and break bulk cargo (including cement) handled during the years 2010-11 and 2011-12 is reported in the cost statement Form-2A at 1.22 million tonnes and 0.92 million tonnes respectively whereas in the Administration Report for the corresponding years the actual other bulk, break-bulk (including cement) and dry bulk cargo handled is reported at 1.08 million tonnes and 0.84 million tonnes respectively. JNPT to reconcile the difference and update the Form-2A, if necessary.	The difference in traffic as observed by TAMP relates to liquid cargo handled at anchorage which is on Port's account. The same has been erroneously included in the cargo handled by BPCL in the administration report. There is no need for any reconciliation																											
(v).	<p>The operating income from container handling activity for the years 2010-11 and 2011-12 is reported at ₹25319.76 lakhs and ₹28253.59 lakhs respectively in the cost statements which are in agreement with the position reported in the annual accounts of the relevant years. However, it is observed that the container handling reported in the annual accounts include royalty receipts from private CFS operator operating in JNPT. The estimates of operating income furnished by JNPT in the cost statements for the subsequent years 2012-13 to 2015-16 also include estimated royalty income from private CFS operator.</p> <p>In this connection, it is may be noted that during last revision of tariff and as recorded in paragraph 11 (iii) (b) (i) of tariff Order dated 18 February 2011, the royalty income from private CFS operator at JNPT was considered by this Authority as Royalty / Revenue share under clause 2.8.3 of the 2005 tariff guidelines. The JNPT to exclude the royalty receipts from the private CFS operator from the container handling income and include it under Royalty / Revenue share receipts for all the years from 2010-11 to 2015-16 for a like to like comparison of actual with estimates and to have an uniform approach.</p>	The Port is having its own CFS and the CFS operations are outsourced under operations & maintenance contract. TAMP recognizes that the relationship between the CFS Operator of JNP-CFS and that of JNPT is governed by clause 7.2 of the Tariff Guidelines. The CFS operator is not a BOT/BOOT/BOLT operator. Hence the Port has been consistently including royalty receipt from the Private CFS operator in its container income. The same approach has been followed while formulating the revised proposal dtd.12 th Sept. 2013 / 20 th Sept. 2013.																											
(vi).	The actual operating income reported by the JNPT for the years 2010-11 and 2011-12 in the cost statements do not include the other income received from the BOT operators, viz. electricity charges, water charges, etc. Likewise, the actual operating expenditure reported by the JNPT in the cost statements for the said two years also do not include expenditure incurred in connection with the BOT operators for providing electricity, water,	The income from electricity and water charges recovered from BOT operators is nothing but reimbursement/recovery of the cost of power and water consumed by BOT operators based on the meter reading and paid for by the Port initially. As a matter of policy Port has excluded the entire income and expenditure attributable to BOT operators from the cost statements for tariff revision. Hence it is not proper to include electricity income and expenditure in the cost																											

	<p>etc. The estimates of operating income and operating expenditure for the subsequent years 2012-13 to 2015-16 also do not include the above income and expenditure.</p> <p>In this connection, it is pointed out that as recorded in paragraph 11 (iii) (b) (iii), the other income from BOT operators, viz. Electricity and water charges and corresponding expenditure in respect of BOT operators was considered by this Authority in the tariff revision exercise for assessing the financial / cost position of the port as a whole. The JNPT to include the other income and corresponding expenditure in the cost statements for all the years from 2010-11 to 2015-16, following the approach adopted by this Authority in the last tariff Order.</p>	statement.
(vii).	<p>During last revision of tariff in February 2011, an estimated expenditure of ₹136.21 lakhs in each of the years 2010-11 to 2012-13 was considered under other expenses under marine activity towards JNPT's share of expenses for installation of VTMS, as proposed by JNPT. But, it is observed from the actual expenses reported for 2010-11 and 2011-12, no expenditure has been incurred in this regard. However, an expenditure of ₹256.00 lakhs has been estimated for the year 2012-13 and onwards. In this connection, JNPT to clarify / furnish the following:</p>	
	<p>(a). The present status of the project and reasons for not incurring the expenses in 2010-11 and 2011-12.</p>	<p>The Port has settled the maintenance charges in two stages ₹300 lakhs in December 2011 and ₹298.74 lakhs in June 2012. ₹2.35 lakhs in May 2013, thus it may be seen from the facts mentioned above that the actual payment made is far in excess of what has been claimed by Port earlier. The Port has entered into protocol agreement with the Mumbai Port Trust for sharing 50% of the capital cost including installation & commissioning of the new Vessel Traffic Management System (VTMS) installed by the Mumbai Port Trust. The VTMS is mainly used for monitoring the arrival and departure of vessels through the common user channel. The Mumbai Port Trust has incurred an amount of ₹19.58 Crs as capital & maintenance expenditure. The Port's share in respect of cost of the equipment & installation & commissioning is ₹9.79 Crs. Revenue expenditure to the extent of 3% per annum of the capital cost against share of maintenance expenditure has been considered in future for the proposed years in the new proposal.</p>
	<p>(b). Actual expenses incurred in the year 2012-13 and review the estimates for future years.</p>	<p>JNPT has stated that an equivalent amount will need to be reimbursed to MbPT in the future years also. (As per the revise cost statements filed by JNPT vide its letter dated 25 September 2013, the actual expenditure on this account has been shown as 'Nil' and the estimates for the subsequent 3 years (2013-14 to 2015-16 has been considered at ₹0.29 lakhs each reportedly</p>

		calculated at 3% of JNPT's share of capital cost of VTMS system).
	(c). Justify the total estimated expenditure in this regard with documentary evidence.	JNPT furnished copies of ledger extracts of the Capital expenditure and the maintenance expenditure reimbursed to MbPT. (As stated above, estimates for the subsequent 3 years (2013-14 to 2015-16 has been considered at ₹0.29 lakhs each reportedly calculated at 3% of JNPT's share of capital cost of VTMS system).
(viii).	During last revision of tariff in February 2011, an estimated expenditure of ₹294.49 lakhs in each of the years 2010-11 to 2012-13 was considered under other expenses under estate activity towards Panchayat Tax, as proposed by JNPT. But, it is observed from the actual expenses reported for 2010-11 and 2011-12, no expenditure has been incurred in this regard. However, an expenditure of ₹3500.00 lakhs has been estimated for the year 2012-13 and onwards. In this connection, JNPT to clarify/ furnish the following:	
	(a). Reasons for not incurring the expenses in 2010-11 and 2011-12.	Expenditure for Panchayat tax has been incurred and the same is appearing in the ledger under Fees to Govt. authorities. Actual expenditure incurred during 2010-11 is ₹25.90 Crs.
	(b). Actual expenses incurred in the year 2012-13 and review the estimates for future years.	Actual expenditure incurred for panchayat tax during the year 2012-13 is ₹32 Crs. (JNPT furnished copies of ledger extracts vide its letter dated 20 th September, 2013).
	(c). justify the estimated expenditure in this regard supported with documentary evidence.	Estimated expenditure for the projected years 2013-14 to 2016-17 is ₹35 Crs. per year. The matter is at present under litigation.
(ix).	The tariff guidelines of March 2005 call for calculation of depreciation as per Companies Act for tariff fixation / revision purpose. Accordingly, during the reviews of tariff in 2006 and 2011, JNPT calculated depreciation as per the provisions of Companies Act, 1956 from the year 2005-06 onwards. In this proposal also JNPT appears to have calculated depreciation as per Companies Act and has furnished computation from the year 2005-06 onwards. In this connection, the JNPT to furnish / clarify the following:	
	(a). During the last revision of tariff in February 2011, the accumulated depreciation and closing net block as on 31.3.2006 as per Companies Act was reported by JNPT (in the revised cost statements) at ₹37720.04 lakhs and ₹78419.01 lakhs respectively based on which depreciation was calculated for the subsequent years from 2006-07 onwards. In the present proposal, the JNPT has reported the accumulated depreciation and net block as per Companies Act as on 31.3.2006 at ₹37393.12 lakhs and ₹78745.93 lakhs respectively. The JNPT to reconcile the difference and modify the cost statements, if necessary.	The accumulated depreciation of ₹37720.62 Lakhs and Net Block of ₹78418.43 are book figures as per Audited accounts for the year 2004-05 has been considered for calculation of Capital employed. A copy of audited Annual accounts for the year 2004-2005 is already furnished to TAMP. The same has been adopted in the present proposal and the revised proposal dtd.12th Sept., 2013.

	(b). As recorded in paragraph 11 (xii) of tariff Order of February 2011, the actual depreciation for the years 2006-07 to 2009-10 was considered at ₹8286.30 lakhs, ₹8784.21 lakhs, ₹9078.61 lakhs and ₹9570.58 lakhs respectively, in the past period analysis, as reported by JNPT in the revised cost statements furnished during the proceedings of the case. In the present proposal, the JNPT has reported the actual depreciation for the same years at a lower level at ₹7983.43 lakhs, ₹8060.14 lakhs, ₹8320.06 lakhs and ₹7840.45 lakhs respectively resulting in understatement of accumulated depreciation and overstatement of net block as on 31st March 2010. The JNPT to clarify the position and modify the cost statements with the correct depreciation.	For the actual years 2006-07 to 2009-10 depreciation has been corrected/ recast due to inter-allocation of certain assets between the departments.
	(c). During last review of tariff in February 2011, the estimated depreciation for the years 2010-11 to 2012-13 was considered at ₹9741.57 lakhs, ₹10731.24 lakhs and ₹11488.09 lakhs respectively. However, in the present proposal, the JNPT has reported the actual depreciation for the said three years at ₹7734.20 lakhs, ₹7877.24 lakhs and ₹8089.64 lakhs respectively. The JNPT to furnish the reasons for such a wide variation indicating the actual depreciation on additions to the gross block during the said three years.	In the tariff order of February 2011 the depreciation for the years 2010-11 to 2012-13 was based on estimated capitalization of undergoing projects. While calculating the actual depreciation the actual capitalization of assets has been considered.
	(d). The estimated depreciation in respect of bulk handling activity was considered at ₹135.29 lakhs for the year 2010-11 as reported by JNPT. In this proposal, the JNPT has reported the actual depreciation under bulk handling activity at ₹751.20 lakhs. The JNPT to explain the reasons for such a huge difference in the depreciation under bulk handling activity.	The observation made by TAMP has been noted and the depreciation figures have been reviewed necessary corrections have been carried out.
	(e). The JNPT also to furnish a statement of reconciliation of depreciation as per annual accounts and as per Companies Act for the years 2005-06 to 2012-13, for our records and future reference.	The book depreciation for years 2005-06 to 2011-2012 are available in the annual reports already furnished to TAMP. The depreciation as per companies act for the period 2005-06 to 2012-13 are available in the present proposal submitted to TAMP.
(x).	The actual Finance & Miscellaneous income (FMI) reported by the JNPT for the years 2010-11 and 2011-12 in the cost statements represent income from launch pass only and do not include other incomes, viz. profit on sale of assets, sale of unserviceable materials, etc. reported in the annual accounts of the relevant years. Likewise, the actual Finance & Miscellaneous expenditure (FME) reported by the JNPT in the cost statements for the said two years represent Pension/Gratuity/Leave encashment liability as per actuarial valuation and expenditure on hire of launches. It does not include other expenses like Bank charges, Gas agency expenses, etc. reported in the annual accounts.	The Finance & Miscellaneous Income (FMI) reported for the actual years 2010-11 to 2012-13 in the cost statements contains income from launch pass only. All the other income has been excluded as it is uncertain / not of recurring nature/ not related to the core activity of the Port. Similar treatment has been given for the items belonging to Finance & Miscellaneous Expenditure (FME). All the other expenses have been excluded as they are uncertain / not of recurring nature / not related to the core activity of the Port.

	In this connection, it is reiterated that as recorded in paragraph 11 (iii) (d) and (e) of tariff Order of February 2011, the FMI other than interest on investment and staff advance and FME other than interest on loans as reflected in the annual accounts was considered by this Authority in the tariff revision exercise for assessing the financial / cost position of the port as a whole. The JNPT to follow the same approach and modify the actual / estimated FMI and FME reported in the cost statements for all the years from 2010-11 to 2015-16.	
(xi).	The FMI reported in the annual accounts of 2010-11 and 2011-12, inter-alia includes Sundry income to the tune of ₹341.17 lakhs and ₹1966.29 lakhs respectively. The JNPT to furnish the list down the items covered under this head of income and also explain the reason for an increase of about 476% in the income for the year 2011-12 as compared to the year 2010-11.	<p>The items covered under sundry income are listed below :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sale Of Tender Forms • Recovery Of Hospital Chgs. Pvt. Patients • Liquidated Damages • Income From Plantation And Crops • Other General Income • Registration Fees From Suppliers • Income From Gate Pass • Income From Bus Pass • Other Misc Income • Income From Warehouse Rental - Auction Sale <p>The reasons for wide variation is mainly due to uncertain nature of the Incomes. Most of the income as indicated above are of uncertain nature and is not likely to re-occur every year.</p>
(xii).	During last review of tariff in February 2011, the estimated additions to the gross block during the years 2010-11 to 2012-13 was considered at ₹168.83 crores, ₹165.39 crores and ₹17.82 crores respectively (refer paragraph 11 (xvi) a (xvi) of tariff Order dated 18th February, 2011). The actual additions to the gross block during the said three years is reported at ₹122.80 crores, ₹148.88 crores and ₹184.63 crores (estimate) respectively in the cost statements. In this connection, the JNPT to furnish / clarify the following:	
	(a). Details on materialization of the estimated additions to the gross block considered in the last tariff Order along with date of completion/commissioning, capitalized value, etc.	<p>JNPT stated that the details of new additions made for the Actual Years 2010-11 to 2012-13 & the projected years 2013-14 to 2016-17 are furnished in a separate statement annexed to its letter dated 20th September, 2013 (Annexure-11). (The said Annexure-11 was not found enclosed and not received from JNPT till the finalisation of this case).</p>
	(b). Details of any new additions to the gross block which is not considered in the last tariff order.	
	(c). Furnish the item-wise details of additions in the cost statement (Form 4A) for all the years 2010-11 to 2015-16.	
(xiii).	During the proceedings of last revision of tariff in February 2011, in response to a query for classification of assets under business related and social obligation categories in line with the guideline provisions, the JNPT took a position	JNPT stated that it has allotted all the Assets activity-wise for the various services rendered. The Port has classified the assets in to two categories namely a) Business Assets b) Business related Assets for the Tariff Revision

	that it considers all its assets as Business assets. However, as recorded in paragraph 11 (iii) (f) of tariff Order dated 18 February 2011, based on the details furnished by JNPT during general revision of tariff in 2006, certain assets were classified as Business Related assets and return was allowed at risk-free rate as per the tariff guidelines. In the present proposal also, the JNPT has not classified its assets into business, business related and social obligation categories as required in the tariff guidelines. The JNPT to classify its assets into the prescribed three categories and calculate return on capital employed, following the relevant provisions in the 2005 tariff guidelines, as advised in paragraph 11 (iii) (f) of tariff Order dated 18th February, 2011.	Proposal. There are no assets created by the Port under the category of Social Obligation Assets.																		
(xiv).	As recorded in paragraph 11 (xvi) (c) of tariff Order dated 18 February 2011, the design capacity of the JNPCT was considered at 1.35 million TEUs for the year 2010-11 and 1.575 million tonnes per annum for the next two years 2011-12 and 2012-13 taking into account the additional capacity envisaged on account of acquisition / replacement of RMQCs. The JNPT to furnish the date of commissioning of the replaced / acquired/ shifted RMQCs at the berths and the actual capacity addition on account of the same.	<p>The JNPT stated that the designed capacity of the Port and actual capacity of the Port for the years 2010-11 to 2015-16 are furnished in Annexure-12 of its letter dated 20th September, 2013. Based on the details furnished by the JNPT in Annexure-12, the capacity additions considered by it for each of the years 2011-12 to 2015-16 are tabulated below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Capacity addition (in TEUs)</th><th>Reason</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011-12</td><td>1,50,000 - MCB</td><td>Replacement of three existing RMQCs at MCB with new RMQCs</td></tr> <tr> <td>2012-13</td><td>1,50,000 - MCB</td><td>Purchase of 1 new RMQC at MCB</td></tr> <tr> <td>2013-14</td><td>1,50,000 – MCB 7,50,000 – SDB</td><td>Replacement of 3 RMQCs at MCB and shifting of 3 old RMQCs to SDB</td></tr> <tr> <td>2014-15</td><td>--</td><td>--</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>1,50,000 - MCB</td><td>Purchase of 1 new RMQC at MCB</td></tr> </tbody> </table>	Year	Capacity addition (in TEUs)	Reason	2011-12	1,50,000 - MCB	Replacement of three existing RMQCs at MCB with new RMQCs	2012-13	1,50,000 - MCB	Purchase of 1 new RMQC at MCB	2013-14	1,50,000 – MCB 7,50,000 – SDB	Replacement of 3 RMQCs at MCB and shifting of 3 old RMQCs to SDB	2014-15	--	--	2015-16	1,50,000 - MCB	Purchase of 1 new RMQC at MCB
Year	Capacity addition (in TEUs)	Reason																		
2011-12	1,50,000 - MCB	Replacement of three existing RMQCs at MCB with new RMQCs																		
2012-13	1,50,000 - MCB	Purchase of 1 new RMQC at MCB																		
2013-14	1,50,000 – MCB 7,50,000 – SDB	Replacement of 3 RMQCs at MCB and shifting of 3 old RMQCs to SDB																		
2014-15	--	--																		
2015-16	1,50,000 - MCB	Purchase of 1 new RMQC at MCB																		
(xv).	During last revision of tariff in February 2011 (refer paragraph 11 (iii) (j) of tariff Order dated 18.2.2011), the past surplus accrued to JNPT during the period from 2006-07 to 2008-09 amounting to ₹24510.82 lakhs was decided to be set off over a period of five years commencing from 2011-12. Accordingly, two instalments amounting to ₹4562.78 lakhs each was adjusted against estimated net surplus / (deficit) for the years 2011-12 and 2012-13 leaving the balance to be adjusted in the years 2013-14 to 2015-16. The JNPT has not adjusted the above past surplus in the cost statements furnished in the present proposal for any of the years. The JNPT to set off the additional surplus and modify the cost statements.	JNPT stated that it is not in agreement with the adjustment made by the Authority relating to past surplus accrued to JNPT during the period 2006-2007 to 2008-09 amounting to ₹24510.82 lakhs. The adjustment was made by TAMP unilaterally without giving any prior notice to the Port. The Port was not given any opportunity to give its views on the matter. As per the revised cost statement submitted on 12th Sept. 2013 Port is consistently in deficit from the year 2008-09 onwards and wipes of the surplus of the earlier year.																		
(xvi).	The JNPT to furnish a statement reconciling the actuals considered in the cost statements with the actuals reported in the Annual Accounts in respect of operating expenses,	JNPT furnished statements showing reconciliation of actuals as per annual accounts and the actuals as per cost statements for the years 2010-11 to 2012-13 for Operating expenditure, Operating Profit and Net Profit.																		

	management and general overheads, depreciation, finance & miscellaneous income and finance & miscellaneous expenses for all the years 2010-11 to 2012-13. The JNPT also to furnish a statement reconciling the profit before tax as reflected in the accounts and the net profit before return as per cost statements for the years 2010-11 to 2012-13.	
(xvii).	Though the opening balance of the Gross Block of Fixed Assets as on 01 April 2011 as given in the Annual Accounts of the year 2011-12 matches with the opening balance of the Gross Block of Fixed Assets as on 01 April 2011 as given in the Cost statement (Form – 4A) for the year 2011-12, the closing balance of the Net Block of assets as on 31 March 2012 does not match with the closing net Block as on 31 March 2012 as furnished in the Form – 4A for the year 2011-12. JNPT to reconcile the difference.	The JNPT has furnished a revised form-4A along with its revised cost statements / proposal submitted vide its letters dated 12 September 2013 and 20 September 2013.
III.	CAPACITY:	
	The JNPT has not furnished the designed capacity of the port and actual / estimated capacity utilization for the years 2010-11 to 2015-16 as required in Form 2A of the cost statements. The JNPT to furnish detailed computation determining the designed capacity as per Note 2 to Form 2A of the tariff filing forms prescribed for Major Port Trusts for the bulk berth, Main Container berth and Shallow Draught Berths separately for the years 2010-11 to 2015-16 considering each of the capital investments made and proposed to be made during these years and the productivity / efficiency improvements achieved / expected to be achieved thereby.	The JNPT stated that the designed capacity of the Port and actual capacity of the Port for the years 2010-11 to 2015-16 are furnished in Annexure-12 of its letter dated 20 September 2013. (The Port has not furnished detailed designed capacity calculation in the Annexure-12. The details furnished by the port in Annexure-12 have already been brought out in an earlier paragraph).
IV.	TRAFFIC:	
(i).	Clause 2.5.1. of tariff guidelines of 2005 stipulates that the traffic projections should be in line with the projections in the 5 year annual plan and current / expected growth. The JNPT may, therefore, furnish commodity-wise projections made in the MOU for the year 2013-14. The JNPT may confirm whether the traffic projections for the years 2013-14 to 2015-16 is as per the projections contained in the Business Plan of the Port for the corresponding years. If not, then the reasons for the variation to be furnished. The basis of estimation of traffic for the years 2013-14 to 2015-16 may also be explained.	The traffic projections are in line with the 12 th Five Year Plan / RFD targets fixed in consultation with Ministry. In case of BOT operators realistic estimates have been obtained from the respective terminals and is as per the traffic projections made to TAMP by the BOT Operators.
(ii).	The JNPT has estimated the bulk and break bulk traffic for the years 2012-13 to 2015-16 at 9 lakh tonnes, 10 lakh tonnes, 11 lakh tonnes and 11 lakh tonnes respectively as against the actual traffic of 9.17 lakh tonnes reported for the year 2011-12. Likewise, the container traffic for the years 2012-13 to 2015-16 is estimated by the port at 12 lakh TEUs, 12.70 lakh TEUs, 13.50 lakh TEUs and 14.20 lakh TEUs as against the actual traffic of 10.28	The traffic projections for the years 2013-14 to 2016-17 for Bulk, Break Bulk, Liquid Cargo & Container are furnished in Annexure-14. The ratio of type of container traffic for the projections is based on the actuals for container traffic for 2012-13. The traffic projections furnished by the JNPT for the years 2013-14 to 2015-16 in Annexure-14 are tabulated below:

	lakh TEUs handled during the year 2011-12. The JNPT to update the traffic reported for the year 2012-13 with actuals and review the estimated traffic for the years 2013-14 to 2015-16 based on the actual traffic of 2012-13. The JNPT also to update the share of various types of containers for the year 2012-13 based on actual and revise the estimated share of containers considered for the years 2013-14 to 2015-16, if necessary.	<table><tr><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="3">Traffic Projections</th></tr><tr><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>JNPT Traffic:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>JNPCT – Container traffic (in lakh TEUs)</td><td>13.00</td><td>14.00</td><td>15.00</td></tr><tr><td>Cement traffic (in lakh Tonnes)</td><td>7.00</td><td>7.00</td><td>7.00</td></tr><tr><td>General Break bulk traffic (in lakh tonnes)</td><td>1.00</td><td>1.00</td><td>1.00</td></tr><tr><td>Total Bulk traffic</td><td>8.00</td><td>8.00</td><td>8.00</td></tr><tr><td>BOT Operators' Traffic</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Liquid BPCL traffic (in lakh tonnes)</td><td>58.00</td><td>60.00</td><td>60.00</td></tr><tr><td>NSICT Container traffic (in lakh TEUs)</td><td>6.00</td><td>6.00</td><td>6.00</td></tr><tr><td>GTIPL Container traffic (in lakh TEUs)</td><td>13.95</td><td>13.95</td><td>13.95</td></tr></table>	Particulars	Traffic Projections			2013-14	2014-15	2015-16	JNPT Traffic:				JNPCT – Container traffic (in lakh TEUs)	13.00	14.00	15.00	Cement traffic (in lakh Tonnes)	7.00	7.00	7.00	General Break bulk traffic (in lakh tonnes)	1.00	1.00	1.00	Total Bulk traffic	8.00	8.00	8.00	BOT Operators' Traffic				Liquid BPCL traffic (in lakh tonnes)	58.00	60.00	60.00	NSICT Container traffic (in lakh TEUs)	6.00	6.00	6.00	GTIPL Container traffic (in lakh TEUs)	13.95	13.95	13.95
Particulars	Traffic Projections																																												
	2013-14	2014-15	2015-16																																										
JNPT Traffic:																																													
JNPCT – Container traffic (in lakh TEUs)	13.00	14.00	15.00																																										
Cement traffic (in lakh Tonnes)	7.00	7.00	7.00																																										
General Break bulk traffic (in lakh tonnes)	1.00	1.00	1.00																																										
Total Bulk traffic	8.00	8.00	8.00																																										
BOT Operators' Traffic																																													
Liquid BPCL traffic (in lakh tonnes)	58.00	60.00	60.00																																										
NSICT Container traffic (in lakh TEUs)	6.00	6.00	6.00																																										
GTIPL Container traffic (in lakh TEUs)	13.95	13.95	13.95																																										
(iii).	The JNPT has estimated the container traffic at its terminal for the years 2012-13 to 2015-16 at a growth rate of 16.74%, 5.83%, 6.30% and 5.19% respectively over the actual/ estimates of respective previous years. The JNPT to furnish the reasons for estimating a higher growth rate for the year 2012-13 alone and the basis for the percentage increase considered in the subsequent years.	The projected traffic figures have been given by operation department and is as per the 12 th Five year plan/RFD Targets fixed in consultation with Ministry The traffic estimates for the projected years have been made with year 2012-13 as base as also considering the capacity addition due to the introduction of new cranes / port equipment.																																											
(iv).	The JNPT to confirm that additional traffic on account of additional capacity proposed to be created during the years 2013-14 to 2015-16, if any, has been considered in the estimation of traffic.	The details of additional capacity creation due to installation of new cranes as also replacement of existing old cranes and other equipment's and additional traffic estimated to be handled are given in Annexure-12. The same has been considered in the projections.																																											
(v).	The JNPT has estimated the bulk and break bulk traffic for the years 2012-13 to 2015-16 with a growth rate of -1.90%, 11.11%, 10% and 0% respectively over the actual / estimates of respective previous years. The JNPT to furnish the reasons for considering a drop or negative growth for the year 2012-13 as compared to the actual of 2011-12, alongwith the basis considered for the growth rate.	The Bulk handling facility at JNPT is limited to Shallow water berth. The Cement and other break bulk cargo traffic to be handled are based on the estimates provided by the Port Users/trend in last two years. The new proposal considers break bulk traffic of one lakh tonne per annum for each year for the projected years																																											
(vi).	The reason for not anticipating any '60000 GRT & above' Coastal Vessel to visit the port to be explained.	The Coastal traffic handled by the Port is very limited/ negligible. At present only ONGC and Cement vessels of 10000 GRT are using the Port facility. The projections are based on the present trend.																																											
(vii).	The actual vessel traffic for the years 2010-11 and 2011-12 is reported at 2761 nos. and 2531 nos. respectively. The estimated no. of vessels for the years 2012-13 to 2015-16 is considered at a lower level of 2378, 2433, 2495 and 2543 respectively. In this connection, the JNPT to:																																												

	(a). Update the vessel traffic for the year 2012-13 with actuals and review the estimate for next three years 2013-14 to 2015-16 based on actual of 2012-13, if necessary.	Vessel traffic for the projected years 2013-14 to 2016-17 updated with respect to actuals 2012-13. Further it is stated that as per the recent trend container vessels of larger parcel size are visiting the port and the BOT Terminals. Hence, though the no. of vessels may be lower but total GRT handled will be as per the traffic projections. (In the revised cost statements the total estimated GRT for the years 2013-14 to 2015-16 have been calculated based on the actual average GRT of vessels visited during 2012-13. The drop in no. of vessels and total GRT is seen to be on account of drop in the estimated traffic considered in respect of BOT operators and not on account of larger parcel size vessels).										
	(b). In the vessel traffic estimate, the JNPT has considered the estimated traffic of 11.96 lakh TEUs per annum for NSICT and 13.95 lakh TEUs per annum for GTIPL uniformly for each of the years 2012-13 to 2015-16. The traffic considered by JNPT in respect of NSICT and GTIPL is seen to be much lower than the actual traffic handled by the respective terminals during the years 2010-11 and 2011-12. In this backdrop and in view of the observation at paragraph 2 (a) above, JNPT to review the vessel traffic for the years 2013-14 to 2015-16.	Vessel traffic for BOT operators for the years 2013-14 to 2016-17 is based on the traffic projections given by the BOT operators. One of the BOT operators have also indicated their intention to reduce their throughput to the MGT as per agreement in the projected years due to the tariff reduction made by TAMP and not considering royalty / revenue share as pass-through cost.										
	(c). Review the estimated number of vessels and GRT of vessels proposed to be handled taking into consideration the commissioning of the container berth recently awarded under PPP mode.	At present, three PPP Projects namely – 4 th Container Terminal, Chemical Terminal and 330 m. berth are in the pipeline. Out of the three PPP Projects only the 330 m. berth is likely to be completed during the projected years upto 2016-17. No increase in traffic has been considered for NSICT/DP World as the project is likely to be commissioned in the later part of 2016-17.										
V.	OPERATING INCOME:											
(i).	The JNPT to update the estimated operating income considered for the year 2012-13 in respect of all main activities/sub-activities, based on actual and review the estimated operating income for the subsequent three years.	In the revised cost statements furnished vide letter dated 20 September 2013, operating income for the projected years 2013-14 to 2016-17 has been updated based on actuals 2012-13.										
(ii).	Note 3 under Form 2B of the format prescribed for tariff proposal adopted by this Authority requires Major Port Trusts to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. The JNPT to furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at the existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration for each of the tariff items prescribed in the SOR for the years 2010-11 to 2015-16.	Form-2B has been updated to provide detailed computation of income with reference to estimated traffic at existing scale of rates and proposed scale of rates for all the projected years based on the breakup of actual traffic 2012-13. It is not possible to give breakup item wise as per existing scale of rates and proposed scale of rates of the total operating income for the existing years & the projected years as requested by TAMP.										
(iii).	An analysis of average dwell time of different types of cargo/container for the three years 2010-11 to 2012-13 to be furnished. The JNPT to furnish the dwell time analysis, based on which it has estimated the storage income/dwell time charges for the years 2013-14 to 2015-16, as required under Note 1 to Form 2B.	The port has furnished the Actual Dwell time figures for the years 2010-11 to 2012-13 in Annexure-15 of its letter dated 20 September 2013, which are summarized below: <table><tr><td>Particulars</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>Average Dwell time (in days)</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>			Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	Average Dwell time (in days)			
Particulars	2010-11	2011-12	2012-13									
Average Dwell time (in days)												

		<table><tr><td>Import (by Road)</td><td>(by)</td><td>1.99</td><td>1.80</td><td>2.03</td></tr><tr><td>Import (by Rail)</td><td>(by)</td><td>4.57</td><td>4.44</td><td>4.31</td></tr><tr><td>Export (by Road)</td><td>(by)</td><td>5.52</td><td>5.90</td><td>5.87</td></tr><tr><td>Export (by Rail)</td><td>(by)</td><td>7.93</td><td>7.75</td><td>8.24</td></tr><tr><td>Storage Income (₹ In Crores)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Import</td><td></td><td>3.73</td><td>4.10</td><td>5.31</td></tr><tr><td>Export</td><td></td><td>13.20</td><td>15.17</td><td>15.68</td></tr></table> <p>(The JNPT has not estimated the storage charges for the years 2013-14 to 2015-16 based on the dwell time analysis. Hence, the details furnished by the JNPT in this regard are not found to be relevant).</p>	Import (by Road)	(by)	1.99	1.80	2.03	Import (by Rail)	(by)	4.57	4.44	4.31	Export (by Road)	(by)	5.52	5.90	5.87	Export (by Rail)	(by)	7.93	7.75	8.24	Storage Income (₹ In Crores)					Import		3.73	4.10	5.31	Export		13.20	15.17	15.68
Import (by Road)	(by)	1.99	1.80	2.03																																	
Import (by Rail)	(by)	4.57	4.44	4.31																																	
Export (by Road)	(by)	5.52	5.90	5.87																																	
Export (by Rail)	(by)	7.93	7.75	8.24																																	
Storage Income (₹ In Crores)																																					
Import		3.73	4.10	5.31																																	
Export		13.20	15.17	15.68																																	
(iv).	Apart from the increase in rates proposed, the JNPT has also proposed introduction of some new tariff items/ facilities. The year-wise additional revenue implication arising from these new tariff items to be quantified item wise and furnished for all the years under consideration with workings.	It is difficult to estimate additional revenue implication arising from new tariff items. The new tariff items have been added in the list so that the port does not have to approach TAMP again for this purpose. The revenue from the new tariff items will be known only after the port handles the new cargo.																																			
(v).	With regard to Form 2A, JNPT to furnish detailed workings to determine the estimated income from 'Hatch Cover', 'Handling Rebate' and 'Common Rail operations' for the years 2013-14 to 2015-16. The reason for anticipating increased level of income from Hatch Cover' and 'Common Rail operations' during the years 2013-14 to 2015-16 as compared with the actuals for the year 2011-12 to be explained.	The JNPT furnished details of Income / proposed income from Hatch Cover, 'Common Rail operations' as also rebates / proposed rebates for the years 2010-11 to 2015-16 in Annexure-16, which are also mentioned in the revised cost statement Form 2B. (The port has not furnished detailed workings).																																			
(vi).	This Authority vide Order dated 28 June 2007 approved the proposal of JNPT to levy an additional amount of ₹400 per TEU towards Inter Terminal Rail Handling Operation (ITRHO) of ICD containers moved by rail at the terminals of JNPT. In this context, the JNPT to furnish the actual/ estimated income accruing to it on this account as well as the expenditure incurred in this regard, during the years 2010-11 to 2015-16, separately for each of the years under consideration.	<p>The Port has furnished actual figures for CRO - NSICT & GTIPL in Annexure-17 and stated that the CRO Income/Expense is included in Container Income/ Container Expenses for the Actuals/ projected years.</p> <table><tr><td>Particulars</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>CRO Share from NSICT / GTIPL</td><td>822.96</td><td>586.27</td><td>424.19</td></tr><tr><td>CRO Charges for NSICT / GTIPL</td><td>*</td><td>*</td><td>305.50</td></tr></table> <p>* For the years 2010-11 and 2011-12, the CRO share shown above is net of CRO charges payable to NSICT/ GTIPL.</p>	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	CRO Share from NSICT / GTIPL	822.96	586.27	424.19	CRO Charges for NSICT / GTIPL	*	*	305.50																							
Particulars	2010-11	2011-12	2012-13																																		
CRO Share from NSICT / GTIPL	822.96	586.27	424.19																																		
CRO Charges for NSICT / GTIPL	*	*	305.50																																		
(vii).	In the Form – 2B, the JNPT has not indicated the exchange rate considered by it in the estimation of income for the years 2013-14 to 2015-16. JNPT to furnish the same. Further, it may be noted that the exchange rate prevailing at the time of finalization of the case will be applied for estimation of income for the years 2013-14 to 2015-16.	The exchange rate adopted for the projected years 2013-14 to 2016-17 is 1 US\$ = ₹54.40 i.e. the average exchange rate for the year 2012-13.																																			
(viii).	The revision of estate rentals at JNPT is overdue. As per clause 2.11.5 of tariff guidelines of 2005, estate activity can be a contributor to meet the deficit in the port operations in the short term. In the present	Estate proposal has also been included in our new tariff revision proposal dated 12 September 2013.																																			

	proposal of JNPT, the estate activity reflects a deficit position for all the years 2012-13 to 2015-16 at the existing tariff. In view of the above, it may be noted that no increase in tariff will be allowed in port activities to meet the deficit arising out of estate activity.	
(ix).	The JNPT has estimated the income from estate activities for the years 2012-13 to 2015-16 with an annual escalation of 2%, except for recovery of electricity charges and lease rental from GTIPL. The lease rental from GTIPL is escalated at 5% per annum based on the provisions of License Agreement. The recovery of electricity charges is escalated by the port at 10% per annum. The JNPT to furnish the basis for adopting an escalation factor of 10% for 'recovery of electricity charges' considered under income from estate activity.	The escalation factor adopted for the projected years has been aligned with the escalation adopted for cost for electricity. The recovery of electricity charges is only reimbursement claim for the electricity bill paid by the Port initially. (The Port has maintained the escalation factor of 10% for recovery of electricity though it has considered an escalation factor of 17% in the cost of electricity).
(x).	JNPT to explain the nature of income captured under the head 'Others' as given at Sl. No. (A)(XI) and (B)(VII) of Form – 2B. JNPT to furnish workings to arrive at the said income for the years 2012-13 to 2015-16.	The income captured under head "others" are as stated below : (i) (A)(XI) Electricity & monitoring charges, handling of non standard cargo, royalty from CFS and Miscellaneous Container Income. (ii) (B)(VII) Miscellaneous Income Marine.
(xi).	The reason for projecting a reduction in the income from Bulk cargo during the years 2013-14 to 2015-16 as compared to the actuals for the year 2010-11 in the Form 2B to be explained.	The bulk cargo consist of cement and break bulk. Realistic estimates were obtained from cargo agent for the projected years.
(xii).	The reason for projecting a reduction in the income from Port dues, Pilotage and Berth hire during the years 2013-14 to 2015-16 as compared to the actuals for the year 2011-12 in the Form 2B to be explained.	The vessel related income i.e. port dues, pilotage & berth hire is based on GRT handled in a financial year. For the projected years GRT has been estimated based on the traffic projections.
VI.	<u>OPERATING EXPENDITURE, DEPRECIATION & OVERHEADS:</u>	
(i).	As is the practice followed by us every year, we would be, in due course, communicating the escalation factor that would be considered for projecting the expenditure in the cost statement, in respect of the cases to be disposed in the year 2013-14. The JNPT to take note of the said escalation factor and project the expenditure for the years 2013-14 to 2015-16, by considering the said escalation factor to be communicated by us, by taking the actuals for the year 2012-13 as base, in its revised proposal.	The revised proposal has been prepared considering the revised escalation factor of 7% as notified by TAMP on its website.
(ii).	<u>Salary and Wages:</u>	
	(a). As per Form 3 B of the cost statements, the average employee cost is estimated to increase by 10% per annum in each of the years 2012-13 to 2015-16 over the actual / estimate of respective previous year, taking the actual salary & wage cost of 2011-12 as the base. The no. of employees is considered at 1718 uniformly for all the years 2012-13 to 2015-16 at par with the actual no. of employees reported for the year 2011-12. In this connection, the JNPT to furnish / clarify the following:	

	(i). Justify the percentage increase in the average employee cost.	<p>The JNPT has stated that percentage increase of 12% in average employee cost is based on actual increase trend in the last three years, as shown in Annexure-18. The details furnished by the JNPT in Annexure-18 are given below:</p> <p>(₹ in lakhs)</p> <table><tr><td>Particulars</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>Salaries & Wages</td><td>120.74</td><td>141.81</td><td>182.09</td></tr><tr><td>Increase (%)</td><td>--</td><td>17.45%</td><td>28.40%</td></tr><tr><td>Provision made</td><td></td><td>4.67</td><td>31.93</td></tr></table>	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	Salaries & Wages	120.74	141.81	182.09	Increase (%)	--	17.45%	28.40%	Provision made		4.67	31.93
Particulars	2010-11	2011-12	2012-13															
Salaries & Wages	120.74	141.81	182.09															
Increase (%)	--	17.45%	28.40%															
Provision made		4.67	31.93															
	(ii). Provision made, if any, for revision of wage arrears with effect from 1st January, 2012 for Class III and IV employees of Major Port Trusts.	<p>The year wise provision made for wage revision w.e.f. 1st Jan, 2012 is shown at Annexure-18. (The details furnished by JNPT in Annexure-18 are brought out in the port's reply to the preceding query).</p>																
	(iii). The reasons for not considering the reduction in manpower due to superannuation, etc. in the years 2012-13 to 2015-16.	<p>The JNPT has stated that the posts on superannuation are not falling in the category of surplus posts to be abolished. They are sanctioned posts. The posts falling vacant on superannuation will be filled up by promotion/fresh recruitment. Hence, there is likely hood of reduction in manpower.</p>																
	(b). The JNPT to furnish the details of total salaries and wages cost actually incurred for the years 2010-11 to 2012-13 and estimated for the years 2013-14 to 2015-16 giving break-up of direct salaries & wages and salaries and wages included in Management Overheads.	<p>The details of salaries & wages with breakup are given in the cost sheet for the actual / projected years.</p>																
	(c). The salaries and wages cost reported in Form 3B is not tallying with the employee remuneration reported in the activity wise cost statements furnished by JNPT for the major activities, viz. Container, Bulk and Marine. The JNPT to reconcile the total salaries and wages with the salaries and wages expenses reported in the activity / sub-activity wise cost statements (to be furnished).	<p>The Salaries & Wages shown under the cost statements is direct cost of salaries & wages of the particular activity. However the salary & wages shown under Form 3B is for entire JNPT. The difference between the two figures is the salaries & wages of management & administration expenses included under Management and General Administration Overheads.</p> <p>(Even in the revised cost statements furnished by JNPT vide its letter dated 20th September, 2013, the salaries and wages cost reported in Form 3B is not tallying with the employee remuneration reported in the activity wise cost statements).</p>																
	(d). The JNPT has furnished salary and wages cost in Form-3B for all the years under consideration for 1718 employees. The Salary and wage cost shown in Form-8 for the same number of employees is found to be varying with the salaries & wages reported in Form-3B. JNPT to clarify the position.	<p>The observation made by TAMP has been noted. Form-3B & Form-8 have been revised. Both the Forms are showing the same position relating to number of employees for the actual/ projected years.</p>																
	(e). The National Tribunal Award of 2006 on manning scales has already been notified. Clause 2.6.2 of the tariff guidelines requires the port to regularly review and adjust the manning scales / datum. The JNPT to clarify whether the proposal of the JNPT is based on the revised manning scales. If not, JNPT to modify the estimation of salary and wage cost based on the revised manning scales awarded by National Tribunal in 2006.	<p>The manning scale notified by the National Tribunal Award in 2006 is not adopted in JNPT. However, Incentive Scheme for enhancing productivity formulated in consultation with National Productivity Council is in vogue. Further, a revised incentive scheme is also under consideration & is being finalised with the Unions operating in JNPT after the replacement of the old cranes and introduction of new equipments.</p>																
	(f). Furnish the existing manning scales for	<p>The JNPT has stated that existing manning scales</p>																

	different services, the manning scale proposed to be followed by the JNPT, if the National Tribunal Award is yet to be implemented, and cost thereon for the traffic estimation made during the years 2013-14 to 2015-16.	for different services is given in Annexure-20. (In Annexure-20, the JNPT has furnished the details of no. of manpower posted for each equipment, viz. RMQC, RTGC, etc. for each shift. The details furnished by the JNPT was not found to be with reference to different services).																				
	(g). JNPT to confirm that the estimation of incentive payments, if any, are made based on the revised datum, if any, announced in the National Tribunal Award of 2006.	The JNPT has furnished the actual payment made under the incentive scheme during the period 2010-11 to 2012-13 at ₹3.40 crores, ₹4.50 crores and ₹4.87 crores respectively. The port further stated that the estimates of the payment under Incentive Scheme for the projected years are based on the payment made in the year 2012-13.																				
	(h). The reason for projecting around 32% increase in the salary and wage cost estimated during the year 2012-13 as compared to the actuals for the year 2011-12, to be explained.	<p>The actual salaries & wages paid for the period 2010-11 to 2012-13 and the increase (%) is given in Annexure-18. Accordingly inflation factor of 12% has been considered in the projected years 2013-14 to 2016-17 against the inflation factor of 7% permitted by TAMP in the new proposal submitted on 12th Sept. 2013/20th Sep., 2013.</p> <p>The main reason for the projected increase in salary is due to the wage revision 1533 class III & IV employees due from 1st January 2012 onwards. As per the latest information available increase of 10.5% in fitment pay and overall increase of more than 21% in the total wages is expected.</p>																				
(iii).	<u>Power cost:</u>																					
	(a). The JNPT has reported the actual power cost for the years 2010-11 and 2011-12 and estimated the power cost for the years 2012-13 to 2015-16. The JNPT to update the power cost for the year 2012-13 with actuals and review the estimates for the subsequent years, if necessary.	<p>The JNPT has furnished the details of the Power Cost for the years 2010-11 to 2012-13 in Annexure 21, which is tabulated below:</p> <table><tr><td>Particulars</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>Electricity amount as per GL</td><td>6190.11</td><td>7683.67</td><td>9126.76</td></tr><tr><td>Consumption (in units)</td><td>70465134</td><td>74411132</td><td>77490112</td></tr><tr><td>Electricity rate per unit</td><td>8.78</td><td>10.33</td><td>11.78</td></tr><tr><td>% increase over previous year rate</td><td>--</td><td>18%</td><td>14%</td></tr></table> <p>As the increase in the Unit cost is in the range of 14% to 18% the port has conservatively taken the inflation factor of 17% for the projected years against the TAMP permitted inflation factor of 7% in the new proposal submitted on 12th Sept. 2013/20th Sep.2013.</p>	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	Electricity amount as per GL	6190.11	7683.67	9126.76	Consumption (in units)	70465134	74411132	77490112	Electricity rate per unit	8.78	10.33	11.78	% increase over previous year rate	--	18%	14%
Particulars	2010-11	2011-12	2012-13																			
Electricity amount as per GL	6190.11	7683.67	9126.76																			
Consumption (in units)	70465134	74411132	77490112																			
Electricity rate per unit	8.78	10.33	11.78																			
% increase over previous year rate	--	18%	14%																			
	(b). The Form 3B furnished by JNPT does not contain details of units of power consumed and average cost per unit for cranes, machinery, floating crafts and others. The JNPT requested to furnish the actual power cost for the years 2010-11 to 2012-13 in terms of units of power consumed and average cost per unit. Similar details to be furnished for the subsequent years 2013-14 to 2015-16.	<p>The Form 3B has been revised to indicate the units consumed year wise for the actuals/ projected years.</p> <p>No power meter is installed separately for each crane/equipment's by the Port. Data of power consumed, crane-wise/equipment-wise is not available.</p>																				
	(c). The JNPT has applied an escalation factor of 28% per annum for the years 2012-13 and 2013-14 and 17% per annum for the years 2014-15 and 2015-16 on the actual power cost reported for the year 2011-12 and	The JNPT has stated that as mentioned in the reply to Sr.No.3(b) above, the trend for the years 2010-11 to 2012-13 indicates the increase in the Unit cost is in the range of 14% to 18%, the port has conservatively taken the inflation factor of																				

	thereafter adjusted it with reference to the traffic. The JNPT to justify the escalation factor of 28% and 17% adopted by it in the estimation of power cost.	17% for the projected years against the TAMP permitted inflation factor of 7%.
(iv).	<u>Fuel cost:</u>	
	(a). The JNPT has not furnished the details of average unit cost of fuel and consumption of fuel in Form 3B for any of the years. The JNPT to furnish the requisite details in Form 3B.	The Form 3B has been revised to indicate the fuel-units consumed year wise for the actuals/projected years. The port further stated that details of fuel units consumed in Container / Marine Operations for the years 2010-11 to 2012-13 are given Annexure-22, 23. (It is seen that Annexure-22 contained details of fuel rates (for bulk customers) prevailing on different dates from 29th January, 2009 to 30th September, 2013. The Annexure-23 reportedly sent by JNPT was not received at this office).
	(b). In the cost statements, the actual expenditure incurred on fuel during the year 2012-13 may be updated based on actual unit cost of fuel and consumption of fuel, and the estimates for the subsequent years to be reviewed based on actual of 2012-13.	The details have been updated in the revised proposal dtd.12 th Sept. 2013/20 th Sept. 2013.
	(c). The JNPT has applied an escalation factor of 12% per annum for the years 2012-13 to 2015-16 on the actual fuel cost reported for the year 2011-12 and thereafter adjusted it with reference to the traffic. The JNPT to justify the escalation factor of 12% adopted by it in the estimation of fuel cost.	The escalation factor now applied is 26% based on actual price of fuel observed for last three years.
(v).	<u>Maintenance Dredging</u>	
	(a). The actual / estimated maintenance dredging cost reported in Form 3B for all the years 2010-11 to 2015-16 is not supported with details of quantum of silt dredged and unit cost. The JNPT to furnish the requisite details in Form 3B.	Quantitative details have been updated in Form 3B. Maintenance dredging for the entire channel is scheduled during the year 2014-15 to 2016-17 and is likely to cost ₹100 Crs. Per year.
	(b).The actual dredging cost for the years 2010-11 and 2011-12 is reported at ₹1997.23 lakhs and ₹135.03 lakhs respectively. The JNPT has not estimated any maintenance dredging expenditure for the next two years 2012-13 and 2013-14. But for the next two years 2014-15 and 2015-16 the maintenance dredging expenses has been estimated at ₹907.38 lakhs and ₹1932.72 lakhs respectively. In this connection, the JNPT to furnish / clarify the following:	The maintenance dredging was not required in the year 2011-12 & 2012-13 because of the capital dredging project which commenced in August, 2012 is in progress. However maintenance dredging will be required from 2014-15 onwards as indicated in revised Form 3B. Due to the increase in length of the Channel Port will be required to dredge silt for the entire channel length from the Year 2014-15 to 2016-17. The same has been valued at the ₹100 crores Per year.
	(i).The reason for the huge reduction in the maintenance dredging expenses during the year 2011-12.	
	(ii). The basis adopted in estimating the maintenance dredging expenses for the subsequent years.	
	(c). The quantum of silt estimated to be dredged during the years 2013-14 to 2015-16 to be justified with reference to the actual quantum of silt dredged in the past three years and additional maintenance dredging required	In the past only the area alongside the berth and the entrance to the Port was dredged. Now the entire length of the channel is proposed to be dredged to maintain the uniform depth.

	to be carried out for specific berths and facilities, if any.	
	(d). The estimated unit cost of maintenance dredging for the years 2013-14 to 2015-16 also to be reviewed based on the actual unit cost of dredging incurred during the past years. The unit cost of dredging to be supported by documentary evidence.	The Port has awarded work for Capital Dredging of the entire JNPT channel in August, 2012 for deepening the channel upto assured depth of 14 metres. To maintain the assured depth throughout the channel, the maintenance dredging cost envisaged for the projected years is ₹100 Crs. per year as explained at Point No.VI-5-(b) above.
(vi).	<u>Repair and Maintenance</u>	
	(a). The actual repairs and maintenance expenses incurred during the year 2011-12 is reported at ₹1306.38 lakhs which is found to be around 74% more than the actual repairs and maintenance expenses of 2010-11 at ₹752.62 lakhs. The JNPT to furnish the reasons for the steep increase in the repairs and maintenance expenses during the year 2011-12.	The Port has undertaken major repairs of arterial roads catering to the port's road traffic. Increase in repairs and maintenance in the FY 2011-12 is mainly due to major repairs carried out to Rail Over Bridge (ROB) located at Karal junction which caters traffic going to NH-4B/private CFSs located in CIDCO area and also entire traffic going to Uran city. Further the new annual maintenance contract (AMC) for the port equipment's is also in place.
	(b). The repairs and maintenance expenses for the year 2012-13 is estimated at ₹1424.79 lakhs with an increase of 9% over the actual of 2011-12. The JNPT to update the repairs and maintenance cost for the year 2012-13 with actuals and the estimates for the next three years to be reviewed based on the actuals for the year 2012-13.	Repairs and maintenance expenses have been updated taking the actual of FY 2012-13 as the base. The repairs and maintenance cost for the projected years have been shown a) 50% to vary with traffic as also escalation factor permitted by TAMP of 7% p.a. b) balance 50% escalated as permitted by TAMP of 7%.
	(c). JNPT to confirm that one time repairs and maintenance costs incurred have not been considered in the expenditure relating to the years 2010-11 to 2012-13.	It is confirmed that one time repairs and maintenance cost have not been considered in the expenditure related to FY 2010-11 to 2012-13.
(vii)	<u>Store Expenses:</u>	
	(a) The actual expenditure on stores incurred during the year 2011-12 reported at ₹502.22 lakhs is found to be around 44% more than the actual stores expenses incurred during the year 2010-11 at ₹347.69 lakhs. The JNPT to furnish the reasons for the steep increase in the repairs and maintenance expenses during the year 2011-12.	All the port's equipments like RMQCs, RMGCs, RTGCs, Reach Stackers, Tractor Trailers are of imported origin. The equipments consume lot of spares and consumables which are imported. The lead time for imports of spares/consumables to be imported from USA/Europe varies from 3-6 months. The steep increase in the cost of stores is mainly due to the payments made for the spares/consumables in US dollars/Euro.
	(b) The expenditure on stores for the year 2012-13 is estimated at ₹451.71 lakhs with a reduction of around 10% over the actual of 2011-12. The reason for estimating the expenditure at a lower level to be furnished. The JNPT to update the stores cost for the year 2012-13 with actuals and the estimates for the next three years to be reviewed based on such actuals.	The Stores cost has been updated with the actual year 2012-13 as base for the projected years 2013-14 to 2016-17.
(viii)	<u>Insurance:</u>	
	(a) The actual insurance cost incurred during the year 2011-12 is reported at ₹478.87 lakhs which is found to be 172% more than the actual insurance cost of 2010-11 at ₹176.26 lakhs. The JNPT to furnish the reasons for the abnormal increase in the insurance cost during the year 2011-12.	Actual expenses in FY 2011-12 have increased due to two accidents which has occurred at Port namely collision of two vessels at sea one of which sailed from JNPT and another one was departing from MbPT. There was also another incident in which fire took place at Port Users building. Due to such type of incidents the Insurance premium has hardened. The port has added standalone terrorist risk cover

		as also loss of profit due to stoppage of Port operations in the Insurance package policy taken. Due to facts stated above the Insurance premium cover has increased. Further the assets proposed to be added each year to the gross block are assumed to be covered under insurance policy.
	(b) The insurance cost for the year 2012-13 is estimated at ₹510.00 lakhs with an increase of 6.50% over the actuals of 2011-12. The JNPT to update the insurance cost for the year 2012-13 with actuals and the estimates for the next three years to be reviewed based on such actuals.	Insurance cost of 2012-13 has been updated with actuals booked in accounts for 2012-13 at ₹271.32 lakhs. Further it is stated that an amount of ₹312.20 lakhs relating to prepaid insurance for 2011-12 has not been transferred to insurance expenditure code inadvertently. Thus total expenditure for the year 2012-13 is ₹583.52 lakhs only. For the projected years an amount of ₹600 lakhs has been considered with 7% escalation p.a. Further the assets proposed to be added each year to the gross block are assumed to be covered under insurance policy.
	(c) JNPT to confirm whether the insurance cost estimated for the years 2013-14 to 2015-16 factors the insurance cost on additions to the gross block of assets proposed during the said years under consideration.	Insurance cost for the year 2013-14 to 2016-17 factors in additions to gross block to be made during the projected years.
(ix)	<u>Other expenses:</u>	
	(a) The estimated increase in other expenses for the year 2012-13 is seen to be around 55% over the actuals of 2011-12. The JNPT to update the other expenses for the year 2012-13 with actuals and the estimates for the next three years to be reviewed based on such actuals.	Other expenses have been updated with respect to actuals of FY 2012-13.
	(b) The actual legal and professional charges incurred during the year 2009-10 is reported at ₹141.17 lakhs and for the years 2010-11 and 2011-12, this item of expenditure has increased to ₹246.96 lakhs and ₹387.92 lakhs respectively. The reasons for such a steep increase in the legal and professional charges to be furnished and the estimates for the future years to be reviewed, if necessary.	There are many disputed cases pending in courts/arbitration like salt pan cases, property tax/panchayat tax, 12.5% land. All these factors added to the legal & professional charges. Payment made to outside Medical Specialists called at Port's Hospital and payments for services of hired pilots for marine activities are booked under professional charges. Further charges of consultants called for advice are booked under the said head. The legal and professional charges have been updated with respect to actuals of FY 2012-13.
	(c) The actual expenditure on Engineering services for the year 2010-11 is reported at ₹1148.96 lakhs while for the next year 2011-12 it has reduced by around 42% to ₹666.14 lakhs. The JNPT to clarify the reasons for such steep decline.	The expenses on Engineering Services are apportioned to operating activities based on the service rendered by the dept. The amount apportioned to the line functions will depend on the services rendered by the Engineering Services dept. Hence the amount apportioned will vary from year to year. Expenses on engineering services have been updated with respect to actuals of FY 2012-13.
	(d) The actual other general expenses included under 'Other expenses' is reported at ₹276.59 lakhs for the year 2009-10 and for the next year 2010-11, it has increased by about 4 times to ₹1036.45 lakhs. Again for the year 2011-12, the expenditure has come down to ₹639.47 lakhs. The JNPT to furnish item-wise break-up of expenses included under this head along with the reasons for oscillation in the other general expenses during the said three years.	Other general expenses have been updated with respect to actuals of FY 2012-13. The other general expenses are controlled based on the budget given to each department.

(x)	Hire of equipment (Container Handling Activity):	
	(a). The actual expenditure towards hire of equipment for the years 2010-11 and 2011-12 is reported at ₹2212.63 lakhs and ₹3022.10 lakhs respectively. For the year 2012-13, the said expenditure has been estimated at ₹4157.57 lakhs. The JNPT to update the figure of 2012-13 with actuals and furnish detailed workings in terms of Rate per TEU and throughput along with copies of contracts entered with private parties.	<p>The actual cost of hire of equipment for the year 2012-13 has been taken as base for the projections. The details relating to hire of equipments are stated below:</p> <p>(i). Reachstackers:</p> <p>The Port has hired 7 Reach Stackers for port operations. The contract for the hire of Reach Stackers is in force for a period of three years i.e. from 12.08.2011 to 11.08.2014 and is extendable for a further period one year i.e. upto 11.08.2015 on mutual consent. There is a clause for reimbursement for fuel escalation. The no. of Reach Stackers to be hired over and above 7 will depend on the traffic handled. In the new contracts fuel escalation, expected higher rates/TEU and cost of new equipment to be hired are considered. In addition to above Port is Operating two self-owned Reach Stackers.</p>
	(b). The JNPT to justify the estimates of hire charges of equipment for the years 2013-14 to 2015-16 with detailed workings supported by documentary evidence.	<p>(ii). Tractor Trailers:</p> <p>The new contract for hire of Tractor Trailers is effective for a period of three years i.e. from 01.10.2012 to 30.09.2015 and is extendable for a further period of two years i.e. upto 30.09.2017 on mutual consent. Total no. of tractor-trailers hired at present is 110. The no. of tractor-trailers to be hired over and above 110 will depend on the traffic handled. In the new contracts fuel escalation, expected higher rates/TEU and cost of new equipment to be hired are considered.</p> <p>The JNPT has furnished the details relating to amount paid and rate per TEUs for hiring of Reach stackers and Tractor Trailers hired in Annexure 24.</p> <p>The hiring of equipment cost is assumed to vary with the traffic handled plus 7% inflation as permitted by TAMP. The nos. of equipments hired will also vary with the traffic handled.</p> <p>Estimates of these expenses for future years 2013-14 to 2016-17 are based on throughput handled and escalation factor provided by TAMP.</p> <p>(In Annexure-24, the average rate per TEU for Reach Stacker for the years 2010-11 to 2012-13 is reported at ₹78.59, ₹95.58 and ₹124.55 respectively. For the next three years 2013-14 to 2015-16, the port has considered the rate per TEU at ₹111.39, ₹119.19 and ₹127.53 respectively. Likewise, in respect of Tractor Trailers, the average rate per TEU for the years 2010-11 to 2012-13 is reported at ₹173.91, ₹198.41 and ₹236.50 respectively and for the next three years 2013-14 to 2015-16, the port has</p>

		considered the rate per TEU at ₹246.49, ₹263.74 and ₹282.20 respectively.)
(xi)	<u>Hire of tugs and launches (Marine Activity):</u>	
	(a). The actual expenditure towards hire of tugs and launches for the years 2010-11 and 2011-12 is reported at ₹4154.69 lakhs and ₹4493.00 lakhs respectively. For the year 2012-13, it is estimated with an escalation of around 31% at ₹5892.27 lakhs. The JNPT to update the figure of 2012-13 with actuals and furnish detailed workings in terms of Rate per launch / day along with copies of contracts entered with parties.	<p>The proposal has been revised with the actual figures for 2012-13 as base. The number, rate per Tug/pilot launch/security launch is given in Annexure-25. (Annexure-25 was not found attached to the letters received from JNPT in respect of revised proposal and reply to queries)</p> <p>The port has furnished copies of the work orders for Tugs/Pilot launches/Security launches. (The copies of work orders in respect of some of the launches and tugs hired by the port were not received).</p>
	(b). The JNPT to justify the estimates of hire charges of equipment for the years 2013-14 to 2015-16 with detailed workings supported by documentary evidence.	Port has entered in to the contract for Hire of Tugs/Pilots launches/Security launches after inviting sealed quotations through regular tender procedure. The charter hire charges quoted are per day excluding fuel, service tax for the period of the contract. The contract terms provide that the Port should supply the fuel for the hired Tugs/Pilot launches/Security launches.
	(c). The additional tugs / launches proposed to be hired, if any, to be justified along with cost implications.	No new Tugs or Port Crafts are assumed to be hired in the projected period of 2013-14 to 2016-17 in the new proposal dtd.12 th Sept., 2013/20 th Sept. 2013. However the decision to hire additional tugs/pilot launches will depend on the traffic handled. Further 7% escalation permitted by TAMP has not been availed.
(xii)	<u>Management and General Overheads:</u>	
	(a). The items of expenditure considered under the Management & Administration overheads to be listed out for all years 2010-11 to 2015-16.	The items of expenditure considered under management and general overheads are readily available in Schedule 19 to the Profit & Loss Account which is already submitted to TAMP.
	(b). The JNPT has reported the actual management & general administration expenditure for the year 2011-12 at ₹12457.43 lakhs and for the next year 2012-13, it is estimated at ₹14540.89 lakhs with an escalation of 16.72%. The estimate of 2012-13 is escalated at the rate of 7.66%, 7.90% and 8.05% per annum to arrive at the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 respectively. The JNPT to update the estimate for the year 2012-13 with actual and justify the estimates for the years 2013-14 to 2015-16.	The proposal has been updated with the year 2012-13 as base for the projected years. As already stated, for the expenses relating to salaries & wages inflation factor of 12% has been considered against TAMP permitted inflation factor of 7%.
(xiii)	The basis of allocation of Management and General Overhead, Finance and Miscellaneous Income and Finance and Miscellaneous Expenditure between various activities / sub-activities may also be stated.	The basis of apportionment of Management and General Overheads to the operating activities is based on direct cost. It is further stated that the Finance & Miscellaneous Income and Expenses are not apportioned to the operating activities. However, some of the items which are directly attributable to operating activities are allocated e.g. income from auction sale of containers, income and expenditure of hiring of launches etc. Expenditure on retirement and superannuation benefits like contribution to LIC for pension, gratuity and leave encashment are apportioned to the operating activity based on salaries and wages.

(xiv)	<p>JNPT to furnish the pension, gratuity and leave encashment fund position for the years 2010-11 to 2012-13 as per the Annual Accounts and the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 in the following format:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Balance in the Pension Fund as of last date of previous year</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(ii).</td><td>Annual contribution made towards the pension fund</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(iii).</td><td>Pension payments made during the year</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(iv).</td><td>Interest accrued on the pension fund balance</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(v).</td><td>Balance in the pension fund as of last date of the year [(i) + (ii) - (iii) + (iv)]</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Sl. No.	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	(i).	Balance in the Pension Fund as of last date of previous year							(ii).	Annual contribution made towards the pension fund							(iii).	Pension payments made during the year							(iv).	Interest accrued on the pension fund balance							(v).	Balance in the pension fund as of last date of the year [(i) + (ii) - (iii) + (iv)]							<p>The JNPT stated that the Pension, gratuity and leave encashment fund position for the years 2010-11 to 2016-17 are given at Annexure-27. (Annexure-27 was not found attached to the letters received from JNPT in respect of revised proposal and reply to queries. The details required to be furnished in Form 3-C relating to Pension Fund was also not furnished by the port)</p>
Sl. No.	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																											
(i).	Balance in the Pension Fund as of last date of previous year																																																	
(ii).	Annual contribution made towards the pension fund																																																	
(iii).	Pension payments made during the year																																																	
(iv).	Interest accrued on the pension fund balance																																																	
(v).	Balance in the pension fund as of last date of the year [(i) + (ii) - (iii) + (iv)]																																																	
(xv)	<p>JNPT to confirm that the provision for pension/ gratuity/ leave encashment made in the annual accounts for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 are on account of specific year pension payments and do not include past year liability.</p>	<p>Life Insurance corporation of India is managing the Port's Pension fund, Gratuity fund, Leave encashment fund. M/s LIC communicates to the Port the contribution to be made towards the respective funds based on the nos. of employees, their date of retirement, employees salary details, arrears of salary. The LIC arrives at the said contribution to the respective fund based on the actuarial valuation. The Port is making the contribution each year based on the demand received from LIC and the budget provision available. It is very difficult to indicate what portion of the contribution demanded by the LIC relates to present years/past years. Further, the wage settlement takes place three or four years after the date when it becomes due. In view of the facts stated above all contributions made to LIC are treated as contribution made for that year only.</p>																																																
(xvi)	<p>JNPT to furnish a copy of actuarial valuation report as on 31 March 2013 for perusal. Break up of actuarial valuation of Pension Fund in respect of existing employees and the pensioners as of 31 March 2013 to be furnished. The provision for pension/ gratuity contribution for the year 2012-13 to be updated based on the actuarial valuation report.</p>	<p>Pension payments made by the Port to the pensioners is ₹21.08 lakhs per month as on Sept.2013. The nos. of pensioners at present nos. is 137. The JNPT has furnished copies of the actuarial valuation reports in respect of Group Leave encashment fund, Pension fund and Group Gratuity fund as on 1st March, 2013 given by LIC.</p>																																																
(xvii)	<p>The estimates of pension/gratuity provision for the years 2013-14 to be reviewed and justified based on the actuarial valuation report as on 31 March 2013. The basis for estimates of pension/gratuity provision for the years 2014-15 and 2015-16 to be furnished with justification.</p>	<p>The wage settlement of the Class-II, III & IV have recently been concluded though the official agreement is yet to be received. The wage revision of 1473 staff is due from 01.01.2012. As already indicated the nos. of employees, their date of retirement, employees' salary details, arrears of salary, actuarial valuation has been considered for estimation of pension, gratuity and leave encashment for the projected years.</p>																																																
VII	ROYALTY / REVENUE SHARE RECEIPTS & ESCROW ACCOUNT:																																																	
(i)	<p>As stated earlier, during last revision of tariff, the royalty income from private CFS operator at JNPT was considered by this Authority under the Royalty / Revenue share and accordingly transferred to Escrow A/c for future infrastructure development. In the present proposal, the JNPT has considered the actual / estimated royalty receipts from the private CFS operator under Operating income</p>	<p>The Port is having its own CFS and the CFS operations are outsourced under operations & maintenance contract. The CFS operator is not a BOT/BOOT/BOLT operator. Hence the Port has been consistently including royalty receipt from the Private CFS operator in its container income. Hence, it is not proper for TAMP to treat the CFS operations income as Income from BOT operator and include the same in the infrastructure reserve.</p>																																																

	for all the years from 2010-11 to 2015-16. The JNPT to exclude the royalty receipts from the private CFS operator from the operating income and include it under Royalty / Revenue share receipts, following the approach adopted by this Authority in the last tariff Order.	
	(a). This Authority vide Order No.TAMP/48/2011-GTIPL dated 19.1.2012 reduced the then prevailing tariff of GTIPL by 44.28%. However, the GTIPL has challenged the above Order and the said tariff Order has been stayed by the Bombay High Court. In this connection, for a better appreciation of the information contained in Form 9 and to recast the Escrow account, if required, the JNPT to clarify whether the revenue share relating to the BOT operator i.e. GTIPL has been considered based on the income calculated at the reduced level of tariff or at the pre-revised level of tariff of GTIPL.	The revenue share relating to BOT operator – GTIPL has been considered in Form 9 at the reduced level of tariff as notified by TAMP.
(ii)	As recorded in paragraph 11 (iii) (b) (ii) and paragraph 11 (vi) (e) of tariff Order of February 2011, the entire royalty / revenue share receipts, viz. actual for the year upto 2009-10 and estimates for the years 2010-11 to 2012-13 was transferred to Escrow Account in line with the approach adopted in the tariff Order of 2006, at the request of JNPT. In the present proposal (Form 9), the JNPT has considered transfer of royalty / revenue share receipts only to the extent of 50%. In this connection, the JNPT to furnish/ clarify the following:	
	(i). The reason for transferring only 50% of the revenue share to the Escrow account during the years 2013-14 to 2015-16.	The Port has transferred 100% of the royalty/ revenue share to the Escrow account during the years 2013-14 to 2016-17. However during the year 2010-11, 2011-12, and 2012-13, Port could transfer only 50% of the royalty/revenue share to the Escrow A/c due to insufficiency of the surplus. The infrastructure reserve has been utilised for common user facilities like arterial roads, capital dredging project Phase-I. The balance amount in the infrastructure reserve will be consumed in the capital dredging project Phase-I and Phase-II as the expenditure is to be borne out of the Ports own internal resources.
	(ii). Though only 50% of royalty / revenue share receipts is taken as transfer to Escrow A/c, the balance 50% of royalty / revenue has not been considered as operating income.	The Port has not considered the balance 50% of the royalty/ revenue share income as Operating Income for the years 2010-11 to 2012-13. Though the 50% amount is not transferred to infrastructure reserve, the amount will be ploughed back for infrastructure development of the Port and the areas in the vicinity like land development, arterial roads, Street lighting, capital dredging Phase-I, Phase-II, development of SEZ, 12.5% compensation to PAPs, Parking lot as the Major Port Trust Act permits the port to engage in infrastructure activities only. None of the BOT operators are creating any common user facilities like land development, arterial roads, Street lighting, capital dredging etc. As already indicated

		in the presentation made on 30 th August, 2013, the capital dredging Phase-I work order issued for ₹1380 Crs., phase-II is likely to cost more than ₹6000 Crs. for deepening and widening of port channel 15 m. to 18 m.
	(iii). Since the tariff for the year upto 2012-13 was already fixed considering transfer of 100% royalty / revenue share receipts to Escrow A/c, the JNPT to consider 100% transfer of royalty / revenue share receipts to Escrow A/c upto 2012-13.	Due to the reasons already indicated in point (i) & (ii) above, the port has not transferred 100% but 50% of the royalty/revenue share income to infrastructure reserve.
(iii)	In paragraph 11 (vi) (e) of its Order of February 2011, the actual closing balance of the Escrow account as on 31 March 2010 had been arrived at ₹146126.18 lakhs. In the Form – 9 now furnished by the JNPT, the closing balance in the Escrow account for the year 2009-10 has been shown as ₹117989.97 lakhs. Considering that the details of the Escrow account in the Order of February 2011, is based on the actual position upto the year 2009-10 and the estimated position for the years 2010-11 to 2012-13, the JNPT to re-cast the Form – 9, by taking into consideration the opening balance of ₹146126.18 lakhs for the year 2010-11 as base and then taking into account the actual transfer to Escrow account, actual withdrawals from the Escrow account and the actual interest earned on the amount in the Escrow account during the years 2010-11 to 2012-13.	Form-9 has been modified/recast to take into account, the position as per actuals for the years 2010-11 to 2012-13.
(iv)	The JNPT has estimated the royalty receivable from NSICT and GTIPL considering the estimated traffic of 11.96 lakh TEUs per annum and 13.95 lakh TEUs per annum respectively for each of the years 2012-13 to 2015-16. It may be recalled that in the tariff Order of January 2012 passed in the case of GTIPL, the traffic of GTIPL was estimated to the tune of 1942375 TEUs, 2000646 TEUs and 2060666 TEUs during the calendar years 2012 to 2014 respectively. Further, it may be recalled that in the tariff Order of February 2012 passed in the case of NSICTPL, the traffic of NSICTPL was estimated to the tune of 1493305 TEUs, 1538104 TEUs and 1584247 TEUs during the calendar years 2012 to 2014 respectively. The traffic estimated in the case of GTIPL and NSICTPL in their respective tariff Orders have been estimated based on the totality of the information collected during the respective proceedings. Therefore, the JNPT to review the estimated royalty receipts from NSICT and GTIPL for the years 2013-14 to 2015-16, by considering the traffic estimates as relied upon in the tariff Orders of NSICTPL and GTIPL as base.	The traffic projections relating to BOT operators have been obtained from the BOT operators in writing. The BOT operators have indicated their intention to reduce the traffic handled to minimum guaranteed throughput (MGT) due to the reduction in tariff notified by TAMP.
(v)	As stated in paragraph 11 (vi) (e) of tariff Order of February 2011, the actual accruals in Escrow A/c upto 2008-09 should be spent	As already indicated the Form-9 has been re-cast to take in to account the latest position for the years 2010-11 to 2012-13 relating to infrastructure

	<p>within the year 2012-13. Accordingly, an amount of ₹94071.91 lakhs was earmarked to be spent during the years 2010-11 to 2012-13. However, as per Form-9 of the cost statements furnished by the JNPT, it is seen that the port has actually spent ₹23103.88 lakhs during the years 2010-11 and 2011-12 and has estimated to spend ₹3251.36 lakhs in 2012-13 thus aggregating to ₹26355.24 lakhs thereby leaving unutilized balance to the tune of ₹67716.67 lakhs. The JNPT to consider the said unutilized balance in the Escrow account as operating income for the years 2010-11 to 2012-13.</p>	<p>reserve creation and utilisation. There may be temporary miss match between the creation of infrastructure reserve and its utilisation mainly due to the utilisation of the funds in the capital dredging project phase-I, development of land which is having a long gestation period and is not allowed to be capitalised under TAMP 2005 guidelines until the full project is completed. The amount is proposed to be utilised for land development, arterial roads, Street lighting, capital dredging Phase-I, Phase-II, development of SEZ, Parking lots, ASIDE schemes as the Major Port Trust Act permits the port to engage in infrastructure activities only. None of the BOT operators are creating any common user facilities like land development, arterial roads, Street lighting, capital dredging etc. In fact the future BOT operators can be attracted for BOT projects only after the infrastructure facilities indicated above have been developed. Due to the reasons, it will be not be prudent to consider the unutilised balance in the escrow account as operating income.</p>																																																																
(vi)	<p>As stated above, the JNPT has reported the utilization from Escrow A/c during the years 2010-11 to 2012-13 at ₹16281.24 lakhs, ₹6822.64 lakhs and ₹3251.36 lakhs, totaling to ₹26355.24 lakhs. In this regard, the JNPT to furnish the details of assets created from Escrow A/c accumulations during the years 2010-11 to 2012-13, viz. nature of assets, date of commissioning and capitalized value, the activity /sub-activity classification etc. Likewise, the details of assets proposed to be created during the years 2013-14 to 2015-16 from the Escrow A/c accumulations which is reported at ₹12750.00 lakhs, ₹142655.00 lakhs and ₹5500.00 lakhs may also be furnished. It may be ensured that the value of assets to be so furnished for the years 2010-11 to 2015-16 match with the figure of assets created out of infrastructure reserves shown at sl.no. VIIA of Form 4A.</p>	<p>The JNPT furnished the list of assets created/proposed to be created out of accumulations in the infrastructure reserve for the actual years 2010-11 to 2012-13 & proposed years 2013-14 to 2016-17 in Annexure-30. The details furnished by the JNPT in Annexure-30 is summarised below:</p> <p>Actuals 2010-11 to 2012-13: (₹ in lakhs)</p> <table><tr><th>Particulars/ Activity</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>Container</td><td>6864.30</td><td>1147.07</td><td>713.60</td></tr><tr><td>Marine</td><td>--</td><td>--</td><td>979.30</td></tr><tr><td>Estate</td><td>9416.94</td><td>5675.56</td><td>395.94</td></tr><tr><td>Admn.</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td></tr><tr><td>Business Related</td><td>--</td><td>--</td><td>103.52</td></tr><tr><td>Revenue Exp.</td><td>--</td><td>--</td><td>1630.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>16281.24</td><td>6822.63</td><td>3822.36</td></tr></table> <p>Estimates 2013-14 to 2015-16: (₹ in lakhs)</p> <table><tr><th>Particulars/ Activity</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>Container</td><td>--</td><td>5310.00</td><td>3500.00</td></tr><tr><td>Marine</td><td>--</td><td>148000.00</td><td>--</td></tr><tr><td>Estate</td><td>17358.00</td><td>1100.00</td><td>2800.00</td></tr><tr><td>Admn.</td><td>1000.00</td><td>4000.00</td><td>20000.00</td></tr><tr><td>Business Related</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td></tr><tr><td>Revenue Exp.</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td></tr><tr><td>Total</td><td>18358.00</td><td>158410.00</td><td>26300.00</td></tr></table>	Particulars/ Activity	2010-11	2011-12	2012-13	Container	6864.30	1147.07	713.60	Marine	--	--	979.30	Estate	9416.94	5675.56	395.94	Admn.	--	--	--	Business Related	--	--	103.52	Revenue Exp.	--	--	1630.00	Total	16281.24	6822.63	3822.36	Particulars/ Activity	2013-14	2014-15	2015-16	Container	--	5310.00	3500.00	Marine	--	148000.00	--	Estate	17358.00	1100.00	2800.00	Admn.	1000.00	4000.00	20000.00	Business Related	--	--	--	Revenue Exp.	--	--	--	Total	18358.00	158410.00	26300.00
Particulars/ Activity	2010-11	2011-12	2012-13																																																															
Container	6864.30	1147.07	713.60																																																															
Marine	--	--	979.30																																																															
Estate	9416.94	5675.56	395.94																																																															
Admn.	--	--	--																																																															
Business Related	--	--	103.52																																																															
Revenue Exp.	--	--	1630.00																																																															
Total	16281.24	6822.63	3822.36																																																															
Particulars/ Activity	2013-14	2014-15	2015-16																																																															
Container	--	5310.00	3500.00																																																															
Marine	--	148000.00	--																																																															
Estate	17358.00	1100.00	2800.00																																																															
Admn.	1000.00	4000.00	20000.00																																																															
Business Related	--	--	--																																																															
Revenue Exp.	--	--	--																																																															
Total	18358.00	158410.00	26300.00																																																															
(vii)	<p>As stated in Note-2 to Form-9, the JNPT has not considered the interest earned on the investment of the accumulations in the Escrow Account as income. The JNPT to credit the said interest income to Escrow Account as provided in the Form-9 for all the years under consideration.</p>	<p>The Port stated that it does not agree with stand/ interpretation taken by TAMP relating to the interest earned on the unutilised infrastructure reserve. The 2005 TAMP guidelines is silent on this point. In this context, it is submitted that large portion of the infrastructure reserve is being utilised for projects having long gestation period and not allowed to be capitalised as the project is not completed. The major portion of the unutilised amount is lying in capital work in progress. Due to this reason it is not proper to assume that the entire unutilised infrastructure reserve is invested by the Port and is having interest income. No</p>																																																																

		interest has been earned as substantial portion is utilised in creation of assets which are under various stages of completion.
VIII	<u>CAPITAL EMPLOYED:</u>	
(i)	As per details furnished in Form 4A, the JNPT has estimated additions to gross block to the tune of ₹184.63 crores, ₹212.50 crores, ₹1569.55 crores and ₹145.00 crores during the years 2012-13 to 2015-16 respectively. As stated earlier, the Form 4A to be updated with the actual additions to the gross block in the year 2012-13 with corresponding changes, if necessary, in the projections for the subsequent years.	Form-4A has been updated with the actual additions to the gross block in the year 2012-13 and corresponding changes in the projections for the subsequent years have been made based on the submissions made to the Govt. in the 12 th five year plan/RFD.
(ii).	The Form – 4B furnished by the JNPT does not appear to cover all the additions proposed by the JNPT during the year 2013-14 to 2015-16, whose value exceeds ₹5 crores. The JNPT to furnish Form – 4B in respect of all the investments proposed to be made (exceeding ₹5 crores) and giving complete details regarding additions to the gross block for the years 2013-14 to 2015-16 along with justification for the proposed investments. The impact of the additional investment to be specified.	Form-4B has been updated to cover all the additions proposed by the Port for the value exceeding ₹5.00 Crs. based on the submissions made to the Govt. in the 12 th five year plan/RFD. The justification for the proposed investments has already been given to Ministry of shipping.
(iii).	The present status in respect of additions proposed for the year 2013-14 to be furnished.	Additions proposed for FY 2013-14 has been furnished at Annexure-11. Form 4B has also been submitted to TAMP as per TAMP format.
(iv).	The status of action initiated in respect of additions proposed for the year 2014-15 to be intimated.	The JNPT stated that additions proposed for FY 2013-14 has been furnished at Annexure-11. Form 4B has also been submitted to TAMP as per TAMP format. (The port has not furnished the present status of the projects).
(v).	The JNPT to confirm that the additions proposed to the gross block of assets are in accordance with the planned expenditure stated in RE/BE 2013-14/ 2014-15 and sanction of the Government, wherever necessary, is obtained in this regard. Also confirm that the capital outlay in the form of additions to the gross block of assets proposed for the years 2013-14 to 2015-16 is in line with five year plan envisaged by the Port. JNPT to also confirm that the entire proposed expenditure in each of the years towards addition to the gross block will be capitalized in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year.	The status of capitalisation for the projected years 2013-14 to 2016-17 are given in form 4B. The port is in the process of going to the Board and Govt. for RE 2013-14 and BE 2014-15 for approval of the Capital Budget in October 2013. The additions to the Gross Block are in line with the five year plan envisaged by the Port and approved by the Ministry. The addition to the gross block has been done considering the expected date of completion of the scheme and asset put to use and not merely based on making the capital expenditure. Further only assets exceeding ₹5 Crs. have been shown in the projections. There are many assets below ₹5 Crs. for which investments are planned but not shown in the projections.
(vi).	The purchase v/s hire decision, if any, taken before going in for the investments may also be informed.	It is confirmed that purchase v/s hire decision is taken before making investments in movable assets in any proposal placed before the Board.
(vii).	Details of project/ feasibility reports relied upon for taking the investment decisions along with the summary of the recommendations contained in those reports may be furnished for perusal. The JNPT to state whether these	Any major capital investment proposal has to be placed before the Board of Trustees, Central govt., Public Investment Board for clearance/approval. The Board/Govt./ PIB examines the cost benefit analysis in respect of

	<p>proposed additions will have the effect of addition to the traffic, reduction in unit cost and improvement in operational efficiency vide clause 2.6.3 of the tariff guidelines. Further, the scheme wise details of the projects to be furnished in the following format:</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Scheme</th><th>Value</th><th>Actual / Expected Date/ year of Commissioning</th><th>Status as on 31 March 2013</th></tr><tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Sr. No.	Scheme	Value	Actual / Expected Date/ year of Commissioning	Status as on 31 March 2013	1					2					3					4					<p>addition to the traffic, reduction in unit cost and improvement in operational efficiency submitted by the Port. Further the financial viability, funding of the project, displacement of Project Affected Persons and the environmental clearance has also to be obtained. It is only after all these approvals that the project can be implemented. Only the approved projects are taken in the proposal submitted to TAMP.</p> <p>(The port has not furnished the scheme- wise details in the required format).</p>
Sr. No.	Scheme	Value	Actual / Expected Date/ year of Commissioning	Status as on 31 March 2013																							
1																											
2																											
3																											
4																											
(viii).	<p>The JNPT to confirm that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the Net Block. It may be noted that the work in progress should be excluded.</p>	<p>It is confirmed that those assets which have been fully commissioned and put to use have been included in the net block of assets. Assets which have been disposed off or decommissioned are excluded from the net block. Work in progress has not been considered in the net block.</p>																									
(ix).	<p>The JNPT to furnish a detailed computation on calculation of depreciation on 'additions to the gross block' envisaged during the years 2013-14 to 2015-16. It is observed that JNPT has calculated depreciation on additions for full year, irrespective of the date of actual commissioning. It may be noted that as per the provisions of Companies Act, 1956, depreciation shall be calculated on pro-rata basis from the date of commissioning of the asset.</p>	<p>Detailed computation of depreciation are included in the working file (soft copy) forwarded to TAMP on 21st Sept. 2013 by email. It is not practically possible to consider the suggestion made by TAMP to calculate depreciation pro-rata basis for the projected years.</p>																									
(x).	<p>As already stated, the JNPT has considered the entire block of assets as Business assets. The tariff guidelines of March 2005 prescribe classification of fixed assets into business assets, business related assets and social obligation assets. The JNPT has not classified its assets into the prescribed three categories. The net block of assets relating to the business assets/ facilities, business related assets/ facilities and social obligation assets/ facilities not directly or even indirectly related to port operation to be segregated as stipulated under Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the revised tariff guidelines and shown from the year 2010-11 to 2015-16. The computation of Return on Capital Employed to be modified accordingly.</p>	<p>The assets have been classified into business assets and business related assets. There are no social obligation assets created by the Port. Return on capital assets has also been calculated accordingly.</p>																									
(xi).	<p>The JNPT to furnish basis for allocation of the net block of assets to the various activities and sub-activities along with workings.</p>	<p>The net block of assets has been allocated to various operating activities based on the nature of the assets with the help of which the services are rendered.</p>																									
(xii).	<p>With reference to the estimated expenditure on fixed assets, JNPT to furnish documentary evidence in respect of the capital value of various assets already commissioned. Similarly, documentary evidence indicating the value of works along with action taken to procure other assets to be added subsequently to be furnished.</p>	<p>The additions to the gross block, date of commissioning, assets head under which asset is added in the books of accounts are already verified by the CAG Auditors/Tax Auditors for each year. However work orders if still required to be seen by TAMP can be produced on case by case basis.</p> <p>(The port has not furnished the details / documents required).</p>																									

(xiii).	In the working Capital computation, the JNPT has considered the entire annual actual / estimated expenditure towards Stores/ Spares during the years 2010-11 to 2015-16 as the amount of Inventory for the corresponding years. The JNPT to estimate the Inventory as per Clause 2.9.9. of 2005 tariff guidelines.	The inventories estimated as per TAMP guidelines 2005. (In the revised cost statements furnished vide its letters dated 12 th / 20 th September 2013 also, the port had considered the entire expenditure on stores/spares as value of inventory for working capital calculation, though norms allow only 6 months' consumption.)
(xiv).	The JNPT has not considered current liabilities in the computation of working capital for the years 2010-11 to 2015-16. The JNPT to modify the working capital computation considering the actual/ estimated current liabilities.	Book figures for current assets and current liabilities are not adopted for calculation of working capital even for actual years. There are clear cut guidelines for estimation of current assets in clause no 2.9.9. However, there are no specific guidelines for estimation of current liabilities in the tariff guidelines. Hence estimated current assets and current liabilities have been taken for working capital.
IX.	<u>SCALE OF RATES:</u>	
(i).	It is observed that the JNPT has formulated its proposed Scale of Rates (SoR) by considering an increase of: 31% over the existing vessel related tariff, 67% over the existing container related tariff, 400% over the existing bulk and general cargo related tariff, 52% over the existing vehicles (car) and equipment related tariff and 100% to 2400% in respect of the other miscellaneous tariff items In this connection, the JNPT to justify the increase proposed by it in respect of each tariff item based on the estimated financial / cost position reflected in the cost statements for the respective activity / sub-activity for the years 2013-14 to 2015-16 at the existing level of tariff. The port to list out/ explain the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike.	The increase proposed is based on the detailed cost sheets prepared activity-wise as per TAMP guidelines. The proposed increase is further revised based on the actuals of the financial year 2012-13 as base.
(ii).	In the draft Scale of Rates, JNPT has proposed changes in the tariff items and conditionalities. As stated earlier, the JNPT to furnish a comparative statement of the existing and the proposed provisions giving reason for the changes proposed. The JNPT to furnish an analysis of additional revenue likely to accrue from each of such amendments during the years 2013-14 to 2015-16 along with workings.	The comparative statement of modifications in the conditionalities proposed was earlier given to TAMP. The same hold good for this proposal also.
(iii).	JNPT to confirm whether the changes proposed by the JNPT in its proposal submitted to us earlier with regard to rationalization of the Scale of Rates, have been incorporated in the proposed draft Scale of Rates.	The port has confirmed that the changes proposed earlier have been incorporated in the SoR.
(iv).	The reason for modifying the existing definition of 'Foreign going vessel', so as to	To avoid any ambiguity of condition, this definition has been modified so that appropriate

	state that foreign going vessel shall mean any vessel other than inland vessel, to be explained.	charge can be levied.
(v).	In the existing SoR, the 'Port Area' is defined as custom bound area / port operational area. In the proposed draft SoR, the port has introduced a new definition for 'Port Operational Area' to mean the custom bound area where vessel / cargo operations take place and modified the existing definition for 'Port Area' to mean the notified port boundary limits. In this regard, the JNPT to clarify/ furnish the following:	As regards bifurcation of Port Area and Port Operational Area, Port Area include entire area notified within the boundary limit as the port was facing problems with Service Tax Authorities regarding Port Area and Port Operational Area. Port Operational Area means Custom bound area as per Customs Notification where cargo operations takes place whereas Port Area is total area as defined in the Gazette.
	(a). ambiguity in the present definition and the necessity now to have a distinction between Port Area and Port Operational Area and its impact in the Scale of Rates.	
	(b). how are the port related activities different from the port operations	
	(c). the port related activities to be listed down.	
	(d). It is not clear as to under whose notification the boundary limits would be specified.	
(vi).	The reason for modifying the definition for the term 'Hazardous container' so as to refer to hazardous goods as classified under IMDG Code to be explained. The acronym IMDG to be elaborated. The Scale of Rates of other major port trusts do not appear to have such a type of classification of hazardous cargo.	IMDG stands for International Maritime Dangerous Goods.
(vii).	(a). The existing SoR of JNPT at clause (i) of General Terms & Conditions contains a standard provision explaining the circumstances/ documents under which vessels can be considered as 'coastal' vessels for levy of concessional charges as per Coastal Policy of the Government. This is based on a Common Order passed by this Authority in June 1998 for common adoption by all major port trusts. The JNPT has now proposed modification in the said provision and has also included a provision that the time of conversion for purpose of calculation of tariff, if the conversion takes place at JNPT, shall be as per the Customs Conversion Certificate. The existing standard provision is being implemented across all major ports. Therefore, the JNPT to bring out the ambiguity in the existing conditionality and justify the need for proposing an amendment, by clearly bringing out the reasons. The JNPT may also explain the reason to rely on the Jawahar Customs Conversion Certificate for the purpose of time of conversion.	To avoid any ambiguity of condition, this definition has been modified so that appropriate charge can be levied.
	(b). As per the existing standard provision in the SoR of JNPT, the conversion of US Dollar denominated tariff into Indian Rupees shall be based on the 'market buying rate notified by the RBI'. The JNPT has proposed to replace the 'market buying rate notified by the RBI' with 'RBI reference rate'. It may be noted that the existing note has been prescribed as per	As regards 7 (b) it to clarify that RBI does not publish market buying rate and hence JNPT is adopting RBI reference rate which is notified by RBI on daily basis and is constant through the day. In case we adopt market buying rate of SBI or any other bank, the same is varying even during the day and difficult to adopt. Hence RBI reference rate is easier to apply and verify.

	the stipulation contained in Clause 2.19.1 of the tariff guidelines of 2005. Therefore, this Authority may not be in a position to accede to the proposal of the JNPT to amend the said conditionality.	
	(c). The penal interest prescribed in clause (vii) of 1.2 General Terms and conditions of the existing SoR of JNPT may be updated based on the Prime Lending Rate (PLR) of State Bank of India prevailing at present.	As regards Penal interest rate, we wish to inform that SBI has dispensed with prime lending rate and has now adopted base rate for levy of interest and depending on quality of customer and credit rating basis. Certain points above the base rate is applied. PLR of SBI is no more existing and hence we may have to fix standard rate to be applied during the currency of current tariff proposal.
	<u>Chapter-II – Vessel related charges</u>	
(viii).	The existing SoR of JNPT prescribes differential Port dues for three categories of vessels, viz. Bulk vessels, Container vessels, Car Carriers, among others. The existing port dues is highest in the case of bulk vessels followed by container vessels and the lowest rate is prescribed for car carriers. In the proposed SoR, the JNPT has modified/ regrouped the above mentioned existing categories of vessels in the following manner:	BPCL has laid pipeline for LPG and JNPT has envisaged expansion for setting up Liquid Terminal. Port has made provision for amendments including vessel which are likely to be called in future namely Gas Carrier, Oil/Chemical Tanker ships and car carrier. The reason for inclusion of more categories of vessel in Bulk vessel category which attract higher levy of Port dues is based on their type and characteristics where fits the mode. It is very difficult to estimate the additional revenue that will be generated per annum due to inclusion of such category and it has already been considered whilst making projection for future years. We have deleted lash vessel as the same is not expected that lash vessel will call at this Port again in future.
	(i). Gas carriers, oil/ chemical tankers, bulk carriers, Mobile Offshore drilling units.	
	(ii). Passenger ships, Container and other cargo ships.	
	(iii). Car Carriers (Ro-Ro).	
	In this connection, the JNPT to furnish / clarify the following:	
	(a). The rationale and the basis on which the existing category of the vessels have been elaborated.	
	(b). The category under which the Gas carriers, oil tankers, Mobile offshore drilling units, passenger ships and other cargo ships are considered at present for levy of port dues to be furnished.	
	(c). The reasons for inclusion of more categories of vessels in the bulk vessels category which attracts the highest levy of port dues to be explained.	
	(d). The additional revenue that will be generated per annum due to this re-classification during each of the years 2013-14 to 2015-16 to be furnished.	
(ix).	The note (6) prescribed under Schedule of Port Dues in the existing SoR provides exemption to the lash vessels making a second visit to pick up lash barges from the payment of port dues. In the proposed draft SoR, the JNPT has deleted this provision. That means, that as per the proposed Scale of Rates, the lash vessels making a second visit to pick up lash barges would attract port dues. The JNPT to justify charging of port dues on such vessels and furnish the year wise additional revenue accruals on this account during the years 2013-14 to 2015-16.	Port dues are levied to cover the maintenance expenditure of navigational channel. Hence it is justified to charge the Port dues whenever its uses the Port maintain channel.

(x).	As observed earlier, JNPT has formulated its proposed SoR considering an increase of 31% over the existing rates. However, it is observed that in respect of Pilotage cum Towage fee for first 30000 GRT (Sl. No.1 of Schedule 2.2 A), the increase proposed is at a higher level of 34.36%. The JNPT to clarify the position.	Same has already been corrected.
(xi).	The JNPT has proposed to include new provisions under the existing notes to Schedule 2.2. C – Shifting between terminals to the effect that the definition of 'Port convenience' prescribed therein shall apply only to the port operated terminal and the shifting of vessels carried out at the request of Private / BOT terminals would be chargeable as per normal shifting charges. In this connection, it may be relevant here to recall that this Authority vide Order dated 30 September 2008 had advised the JNPT to finalize the suitable conditionalities to govern the levy of shifting charges and list out in detail the various movement of vessels constituting 'terminal convenience' and 'JNPT convenience'. However, during the proceedings of last tariff revision exercise in 2011, which culminated into tariff Order dated 18 February 2011, the JNPT had simply stated that shifting carried out by the port for its convenience alone will constitute 'port convenience'. Since the port did not adhere to the advice rendered by this Authority to finalize the conditions and list out the various movements of vessels to distinguish between 'port convenience' and 'terminal convenience', this Authority vide paragraph 11 (xix) reiterated the advice rendered in the Order of 2008 and did not approve the proposed provision. In this context, the JNPT to adhere to the advice rendered by this Authority in its earlier Orders of 2008 and 2011 in order to examine the request of the port in this regard.	Shifting between terminal wherein definition of Port Convenience has been restricted only to Port operated terminals and shifting vessel carried out at the request of private/BOT terminal was also deliberated in the joint meeting held on 30 th August 2013. It was also brought out that it will be very difficult for Port to ascertain whether shifting is being carried out at the request of trade or terminal. In such a scenario it would be better for the Port to treat all such shifting as not for Port Convenience and in case it is at the request of terminal/shipping lines or request all terminals/shipping lines can take reimbursement from terminal.
(xii).	(a). The existing SoR of JNPT (Schedule 2.2. E) Prescribes rate for detention of pilots beyond 30 minutes in two slabs, viz. for the first one hour and for subsequent hour or part thereof, on sliding basis. In the proposed draft SoR, the JNPT has prescribed single rate without mentioning the unit of levy. The JNPT to mention the unit of levy in the SoR and justify the modification proposed along with year-wise additional revenue implications for the tariff cycle under review.	Unit of levy is US \$/INR per hour. Since cancellation / detention is not a regular feature, additional revenue implication cannot be forecast with certainty.
	(b). The JNPT has proposed new Notes (i) and (ii) under existing Schedule 2.2.E – Cancellation and detention charges for pilots. The reason for proposing the introduction of new notes to be explained. The year wise additional revenue implication for the tariff cycle under review also to be furnished.	As regards sailing vessels, whenever a pilot is cancelled tugs which are brought alongside the berth have also to go back to their mooring point. This involves additional cost which is sought to be recovered. This was also discussed and informed during joint hearing held on 30.08.2013 in the office of the Authority.
(xiii).	The existing SoR of JNPT provides for levy of berth hire charges prescribed for main	As regards existing SoR of JNPT which provides for levy of berth hire at Shallow Draught Berth with

	<p>container berths at Shallow Draught Berths also but with a minimum discount of 20%. In the proposed SoR, the JNPT has included a condition stating that this discount will be discontinued after mechanization of Shallow Water Berth.</p> <p>In this connection, it is relevant here to point out that prescription of separate berth hire charges at Shallow Draught Berths and Liquid Cargo Jetty on cost basis is a pending issue at JNPT since 2003. For the reasons recorded in paragraph 11 (xxii) of tariff Order dated 18 February 2011, this Authority reiterated the position that JNPT should come up with a cost based proposal for levy of berth hire charges at the above said berths. Despite this position, the JNPT has now simply proposed to do away with the discount clause on the ground of mechanization of SDB. As per clause 6.5.1 of 2005 tariff guidelines, the berth hire charges shall be prescribed by grouping berths having comparable services/facilities with rebate for major components of services/facilities not provided.</p> <p>In view of the above, the JNPT to furnish a proposal for levy of berth hire charges at SDB, Liquid Cargo Jetty, Port craft berth, etc. based on the capital and operating cost incurred and the facilities provided at the said berths. The JNPT to furnish the details of mechanization works proposed to be carried out at SDB, investment proposed and the expected date of completion of the works.</p>	<p>discount of 20%. Earlier very few vessel were calling at the berth and in order to encourage traffic at this berth created out of huge investment, a discount of 20% was provided for. The traffic has picked up over the years and container traffic has also substantially picked up. With the expected arrival of three more cranes between December 2013 to March 2014, 2 RMQCs will be shifted from Main Container Berth to Shallow draught Berth and with dredging at SDB, regular container vessels can also call at SDB and in such a scenario there is no justification for providing 20% discount which is proposed to be withdrawn after the cranes are commissioned.</p>
(xiv).	<p>As per existing provisions in the SoR of JNPT (Note 3 (ix) in Chapter-II), penal berth hire charges shall not be leviable in the case of rain resulting in stoppage of operation. The JNPT has proposed to elaborate this provision as 'rain either before commencing cargo operation or during cargo operation or after completion of cargo operation'. The reason for proposing modification to the existing note to be explained. The JNPT to bring out the ambiguity in the existing provision and the necessity for the proposed modification to be justified.</p>	<p>Penal Berth Hire charges shall not be leviable in case of rain resulting in stoppage of operations. As regards clarifying that rain either before commencing cargo operations or during the cargo operations or after completion of operation and cargo operations has been sought to be proposed so that any delay in commencing of operations/sailing on account of these factors which may result in hatch not been opened, etc. so as to avoid unnecessary levy of penal berth hire charges has been brought out.</p>
(xv).	<p>As recorded in paragraph 11 (xxi) of tariff Order dated 18 February 2011, the definition of 'False signal' and a list of situations under which a vessel is unable to sail at the pilot booked time, was included in the SoR of JNPT as proposed by JNPT. In the draft SoR, the JNPT has now proposed certain modifications in the definition of 'False signal' and included two more instances of vessel's inability to sail, viz. Immigration NOC not on board and any other reason attributable to vessel/ vessel agents/ terminal. The reason for proposing modification to the existing note to be explained. The JNPT to explain the ambiguity in the present provisions and the need for</p>	<p>False signal is one when, a vessel gives signal to sail out but is unable to sail out and list of such instances have been given. It was felt that the list may not be exhaustive and at the same time it was observed that in many cases immigration NOC was not on board hence two more instances have been included i.e. immigration NOC not on board or any other reason attributable to vessel/vessel agent as an umbrella provision. This provision is made to ensure that agent does not take shelter of any reasons already not covered in definition of false signal.</p>

	proposing a residual clause in the above provisions with adequate justification.	
(xvi).	The JNPT has proposed an increase of 424% in respect of 'Garbage collection charges' over the existing charges, as against the flat increase of 31% proposed in all the vessel related tariff items. The JNPT to justify the steep increase along with year-wise additional revenue implications for the tariff cycle under review.	Garbage Collection charges has not been now allowed with 31%. The same has not now noted and allowed with general increase.
	<u>Chapter III – Container related tariff</u>	
(xvii).	Under General terms and conditions prescribed in Chapter III Container related tariff of existing SoR, the JNPT has proposed to introduce definitions for 'pure coastal container' and 'Part coastal and part foreign container' and has listed out the operations involved in each of the two types of containers. The reason for introducing such provisions to be explained. It may be relevant here to mention that this Authority vide Order No.TAMP/53/2008-JNPT dated 30 December 2009 had already clarified that there is a provision already available in the SoR of JNPT to charge containers from foreign port landing at JNPT for subsequent shipment to any Indian port or vice versa at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% prescribed for coastal category.	The same has been done for better clarity.
(xviii).	With regard to the proposal of the port to make the rates applicable for a Hazardous container to Reefer Hazardous and Tank Container, the JNPT to define the term 'Reefer Hazardous Container' and 'Tank Container'. Also, explain the reason for making the rates applicable for a Hazardous container to Tank Container.	The JNPT has stated that equal care has to be taken for Reefer Hazardous container and Tank container. The port has further stated that the definition has been incorporated in the Scale of Rates under Chapter 1.1 – Definitions.
(xix).	The JNPT has introduced a new note (5) under Schedule of charges for handling and movement of containers stating that Hazardous Empty container will be treated as Hazardous loaded container for the purpose of billing. The JNPT to clarify how container without any cargo can be classified as hazardous container.	It is to clarify that proposal to treat Hazardous empty container at par with hazardous loaded container for the purpose of billing has been amended and empty container will attract lower rate only and not rate as per loaded container.
(xx).	The JNPT has introduced new notes (Sl. No.1 to 5) under Schedule E - Shut out Containers charges, listing out the instances when shut out charge is not leviable. In this connection, the JNPT to clarify the following:	
	(a). Explain the reason for the proposed introduction of new conditionalities.	The purpose of introduction of new conditionalities as Ports desires to nationalize the levy of shut out charges for the vessels of category mentioned at Sr. No.1,2,3.
	(b). With regard to proposed note 1, it may be clarified how a shutout will enjoy exemption when a vessel is required to sail with shutout.	Shut out will enjoy exemption in case of vessels of category mentioned at Sr. Nos.1, 2 & 3.
	(c). It is observed that proposed note at Sl. No.5 is seen to be open ended giving room for	The port has stated that it is not possible to envisage a situation under which container may

	interpretation. The JNPT to modify the same by mentioning specific instance in order to avoid ambiguity.	be shut out and therefore, the proposed clause is included to provide for non-levy of shutout charges due to reasons not attributable to shipping lines / agents.
(xxi).	Though the container related charges have been proposed to be increased by 67%, the JNPT has not proposed any increase in the rebate prescribed for a foreign container and coastal container at note no.5 under Section 3.3.2, if the port user provides lashing/unlashing gang for lashing operations.	The port has stated that the rebates are proposed to be kept at constant.
(xxii).	In the proposed dwell time schedule in Section 3.3.3, the JNPT is seen to have reduced the free period in respect of the following containers:	The Port has stated that the free days are in line with the notification issued by TAMP. (It is observed that the Authority vide Order dated 28 June 2007 had reduced the then existing free days in respect of the said categories of containers. The position reported by the JNPT is found to be in order.)
	(a). ICD Import & Export loaded moved by road from 7 days to 3 days.	
	(b). ICD Import & Export loaded or Empty moved by rail from 15 days to 7 days.	
	(c). Transshipment – Loaded from 30 days to 10 days.	
	(d). Transshipment – Empty from 15 days to 10 days. The reason for proposing a reduction in the free days in respect of the above to be explained. The financial implication arising out of reduction in free days to be furnished year wise for all years under consideration.	
(xxiii).	The JNPT has introduced new provisions for levy of storage charges in respect of longstanding containers/ cargo reportedly based on the policy guidelines issued by the Port vide its circular dated 22.11.2008 for disposal of longstanding container/cargo. The JNPT did not report this position in the last general revision of tariff proceedings resulted into Order dated 18 February 2011. The JNPT to furnish a detailed note explaining the necessity for incorporating the provisions of trade circular in the SoR after a lapse of about 5 years and the basis for each of the provisions.	Certain policy circulars were issued for disposal of long standing containerized cargo earlier and in order to clarify any doubt, the same has been made as a part of SOR.
(xxiv).	The JNPT has proposed an increase of 400% in respect of 'Storage charges on Uncleared goods' over the existing charges, as against the flat increase of 67% proposed in all the container related tariff items. The JNPT to justify the steep increase along with year-wise additional revenue implications for the tariff cycle under review.	The port has stated that increase in storage charges for the containers has been made as per the increase sought for Bulk Cargo i.e. 5 times.
(xxv).	(a). The existing SoR of JNPT do not contain the procedure and rates for handling TP containers between JNPT and GTIPL. In the proposed SoR, the JNPT has included the rates for handling TP containers between JNPT and GTIPL presumably based on the provisions contained in the existing SoR of GTIPL. However, the proposed SoR do not contain the procedure but prescribe only the rate applicable in case of transfer of TP	The port has stated that inter-terminal transportation also exists between JNPT and GTIPL, and accordingly the same has been included in current SOR and rate prescribed therein have been provided for.

	containers between JNPT and GTIPL. This to be examined and suitable provisions to be included, if necessary.	
	(b). It appears that at clause (iii) of Schedule 3.3.6 of the proposed SoR relating to charges for inter terminal transfer between JNPT and GTIPL, the name of NSICT has been inadvertently included. This to be verified and corrected.	The name of NSICT had been inadvertently included instead of GTIPL which may be taken as GTIPL.
	(c). The additional charges to be levied by JNPT in respect of containers discharged by GTIPL and loaded at JNPT is proposed at a higher level, i.e. ₹1428/- for 20' container than the rate prescribed for loading of containers discharged by NSICT which is ₹1282/- for a 20' container. The JNPT to justify.	The port has stated that the differential rates are based on the tariff of respective Terminals.
	<u>Chapter IV – Charges for Dry Bulk and General Cargo</u>	
(xxvi).	The JNPT has proposed a steep increase of 400% in all the existing dry bulk and general cargo related tariff items as against the average deficit of around 240% reflected in the cost statements furnished by the JNPT for bulk and general cargo handling activity for the years 2013-14 to 2015-16 at the existing tariff. The JNPT to justify the increase proposed over and above the increase warranted as per the cost position.	The JNPT has stated that the increase proposed is based on the cost statement.
(xxvii).	The JNPT has included a new provision under Note (5) of Schedule 4.2 (Handling charges with grab unloader) stating that when the rates are not available in the SoR of JNPT the same shall be adopted from the rates of other private terminal operators operating at JNPT on BOT basis. In this connection, it may be noted that the rates prescribed in the SoR of BOT operators would be based on the cost details of respective operators and for the services rendered by them. In view of the above, the JNPT to justify the above provision with details of services provided by JNPT vis-à-vis BOT operators and cost details.	As regards point No.27, the same was based on indication of providing of certain services at later date with a suitable provision being made in SOR so as to avoid problem in applying rate when the service is rendered. Since at present cost details are not available, the same cannot be furnished for present and will be furnished as soon as operations are actually started.
(xxviii).	As per the existing SoR, the charge for using weigh bridge facility is ₹2 per MT. The JNPT has proposed to increase this tariff to ₹50/- per MT which shows an increase of 2500%. The JNPT to justify such an exorbitant increase sought in the existing rate, along with the additional revenue likely to accrue to the JNPT in each of the years 2013-14 to 2015-16. The JNPT to furnish the details of actual capacity utilization of the weigh bridge during the years 2010-11 to 2012-13.	Initially rate fixed was abnormally low and has not been revised for longer period and manual weigh bridge was replaced with electronic weigh bridge but with substantial capital expenditure and annual maintenance contract. Further if the rate is kept low there is tendency of trade to over use this facility. Since the rate outside are very high and in order to make genuine users to use this facility, the rates have been kept at ₹50 per MT which is reasonable as compared to outside market rate and being the facility provided inside the port operational area.
(xxix).	The JNPT has not proposed any increase in the existing rate of ₹200/- prescribed as annual License fee for passenger launches and cargo lighters. The JNPT to confirm the position.	As regards point No.29, increase proposed has been provided for annual license fee for passenger launches and cargo.
(xxx).	As per existing SoR, the penalty for cancellation of VIA issued is prescribed only in INR irrespective of the status of the container/	As regards point No.30 the cancellation of VIA issued earlier is applicable both for foreign and coastal vessel. Earlier there was a provision of

	<p>vessel whether foreign-going or coastal. The JNPT has now proposed to introduce the penalty in US Dollar also. The reason for the same to be furnished. The JNPT to explain the necessity of prescribing this tariff in Dollar terms and the exchange rate considered in arriving at the proposed tariff to be furnished. Since the levy is penal in nature for cancellation of document. it may be clarified why penalty charge for cancellation of VIA cannot be levied in Rupee terms on foreign going vessels. The revenue implication on account of the proposed amendment may also be furnished.</p>	<p>single rate irrespective of the status of the vessel. Since foreign-going vessel attract charges denominated in US\$ but collected in equivalent Indian Rupees, it is logical to apply dollar rate for cancellation of VIA in respect of such vessel. It is proposed to apply RBI reference rate on the day the VIA is cancelled. Since there is no certainty with cancellation of VIA, revenue implication on account of proposed amendment cannot be furnished with certainty.</p>
(xxxi).	<p>Schedule 6.4 of the existing SOR at JNPT prescribes hire charges for the following five categories:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i). Tugs (ii). Pilot Launches (iii). Survey Launch (iv). Mooring Launch (v). M.L. Shevali/Apporva <p>In the proposed SOR, the JNPT has made changes in this tariff schedule, viz. (i) separate rates have been prescribed for Tugs based on capacity of the tugs, (ii). new hire charges have been introduced for Security Launch and VIP Launches (Speed Launches) and (iii). The existing hire charges for Survey Launch, Mooring Launch and M.L Shevali/ Apporva have been deleted. In this connection, the JNPT to clarify/ furnish the following:</p>	
	<p>(a).Furnish workings with detailed cost elements to arrive at the proposed hire charges in respect of 50 tonne Tugs, 30 tonne Tugs and 60 tonne Tugs, Security Launch and VIP Launch in the prescribed formats.</p>	<p>The JNPT has stated that the hiring charges vary based on the capacity / year of hiring and hence it is not possible to furnish actual cost statement.</p>
	<p>(b). A proposal may be framed in such a manner that a single rate may be prescribed for groups of tugs on the basis of range of capacities rather than for individual tugs.</p>	<p>There is a wide variation in Daily rates of charter hire of Tugs with different capacity bollard pull. Hence single rate irrespective of Bollard Pull capacity cannot be accepted.</p>
	<p>(c). The reason for deleting the hire charges for Survey Launch, Mooring Launch and M.L Shevali/ Apporva to be furnished.</p>	<p>The port has stated that these launches have been disposed off.</p>
	<p>(d). If the Survey Launch, Mooring Launch and M.L Shevali/ Apporva have been disposed off, then it may be confirmed that the residual value of the said assets have been excluded from the block of assets. The treatment to the profit/ loss on sale of such assets in the cost statement to be furnished.</p>	<p>JNPT has confirmed that the residual value of this asset has been excluded from the block of Assets; but, the Profit/loss on sale of these assets has been ignored in the cost statements.</p>
	<p>(e). the reason for proposing 300% increase in the hire charges of Pilot Launch to be justified.</p>	<p>The increase is based on increased in daily rates of charter and increase in rates of fuel etc.</p>
	<p>(f). The additional revenue likely to be generated per year due to the above mentioned amendments to be furnished year wise for all the years under consideration.</p>	<p>The additional revenue likely to be generated per year cannot be quantified as hiring of Port crafts is not a regular activity.</p>

10.1 While responding to the queries raised by us, the JNPT has revised its proposal to the extent of updating the figures for the year 2012-13 with actuals. Accordingly, the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 have also undergone a change. The highlights of the revised proposal are summarized below:

- (i). The port has modified the estimated traffic for the years 2013-14 to 2015-16 as given below:

Particulars	Actuals	Traffic Projections		
	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
JNPT Traffic:				
JNPCT – Container traffic (in lakh TEUs)	12.08	13.00	14.00	15.00
Cement traffic (in lakh Tonnes)	5.94	7.00	7.00	7.00
General / Break bulk traffic (in lakh tonnes)	1.06	1.00	1.00	1.00
Total Bulk traffic	7.00	8.00	8.00	8.00
BOT Operators' Traffic				
Liquid BPCL traffic (in lakh tonnes)	58.79	58.00	60.00	60.00
NSICT Container traffic (in lakh TEUs)	10.44	6.00	6.00	6.00
GTIPL Container traffic (in lakh TEUs)	20.07	13.95	13.95	13.95
Vessel Traffic:				
No. of vessels	2252	1859	1917	1958
Total GRT (in millions)	83.655	64.720	66.397	67.737

- (ii). Estimates of Operating income for the years 2013-14 to 2015-16 have been modified with reference to modified traffic projections.
- (iii). Estimates of Operating expenditure, Management & General overheads, FME and FMI have been modified based on the actual for the year 2012-13.
- (iv). Escalation factor of 7% p.a. has been considered in the expenditure projections except employee cost, power and fuel.
- (v). Escalation factor of 12% p.a. has been considered for estimation of salaries and wages cost and retirement benefits for the years 2013-14 to 2015-16 taking the actual of 2012-13 as the base.
- (vi). Escalation factor for estimation of power cost has been considered at a higher level of 17% for the years 2013-14 to 2015-16. Likewise, escalation factor for estimation of fuel cost has been considered at 26% p.a. for the years 2013-14 to 2015-16.
- (vii). The Port has considered the estimated expenditure towards maintenance dredging at ₹100 crores each for the years 2014-15 and 2015-16.
- (viii). The estimated capital expenditure for the years 2013-14 to 2015-16 have been modified as given below:

Year	Capex (₹ in Crores)
2013-14	210.08
2014-15	1720.62
2015-16	452.40
Total	2383.10

- (ix). The JNPT has considered an estimate of ₹ 100 crores for the year 2013-14 and ₹ 200 crores each for the years 2014-15 and 2015-16 under Finance & Miscellaneous Expenditure towards ASIDE Schemes. The JNPT has further stated that the expenditure towards ASIDE Schemes is proposed to be funded from Infrastructure Reserve and reduced the FME with equivalent amount in the corresponding years as transfer from Infrastructure Reserve.
- (x). The JNPT has classified its assets into Business Assets and Business Related Assets and stated that the Return on capital employed in respect of Business Related Assets has been worked out as per TAMP guidelines. The Port further stated that port has no assets under the category of 'social obligation assets'.
- (xi). The JNPT has stated that assets created out of Infrastructure Reserve have not been considered for claiming ROCE.

10.2. The increase proposed by JNPT in the revised proposal filed in September 2013 in comparison with the original proposal of October 2012 is given below:

Sl. No.	Activity	Tariff increase proposed in original proposal of October 2012	Tariff increase proposed in the revised proposal of September 2013
1.	Bulk cargo	5 times	5 times
2.	Containers	67%	218%
3.	Marine	31%	284%
4.	Estate	--	3 times

10.3. A comparative position of its original proposal dated 5 October 2012 and revised proposal dated 20 September 2013 is shown in the following table:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Initial proposal dated 5.10.2012			Revised proposal dated 25.09.2013			
		2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	2012-13 Actuals	2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates
1.	<u>Traffic:</u>							
	Containers (in lakh TEUs)	12.70	13.50	14.20	12.08	13.00	14.00	15.00
	Bulk (in lakh tonnes)	10.00	11.00	11.00	6.99	8.00	8.00	8.00
	Vessels (Nos)	2433	2495	2543	2252	1859	1917	1958
	Total GRT (in million tonnes)	79.64	81.24	82.60	83.655	64.720	66.397	67.737
2.	Operating Income at existing rates	62,654.09	65,612.13	68,223.22	58,951.04	56,703.81	59,981.31	63,206.56
3.	Total Operating cost	42,438.75	46,807.36	51,607.97	36,932.81	40,491.38	55,271.45	60,478.96
4.	Depreciation	7,704.26	11,195.10	14,843.34	7,647.48	6,655.82	10,394.74	15,146.15
5.	Management & General Admn. Overheads	15,654.11	16,890.71	18,250.24	14,166.64	15,582.28	17,439.28	20,161.37
6.	Finance & Misc. income	31.34	33.38	35.55	27.63	29.56	31.63	33.85
7.	Finance & Misc. expenses	11,484.88	12,086.27	7,340.72	13,595.84	24,818.25	17,036.89	19,072.05
8.	Capital employed	64,605.55	73,166.25	76,393.58	84,389.45	82,770.85	105,300.82	266,603.50
9.	Return on capital employed	10,336.89	11,706.60	12,222.97	13,810.49	13,550.11	17,144.71	43,369.40
10	Net Surplus /(Deficit) after return	(24933.47)	(33040.53)	(36006.47)	(27174.59)	(44364.46)	(57274.13)	(94987.52)
11.	Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income	-39.80%	-50.36%	-52.78%	-46.10%	-78.24%	-95.49%	-150.28%
12.	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-47.83%			--	-109.30%		

Note: The estimates furnished by JNPT for the year 2016-17, in its revised proposal of September 2013, has not been taken into account, considering the tariff cycle of 3 years commencing from 1 April 2013.

11. The JNPT vide its letter dated 23 December 2013 has forwarded the following modifications to be made on page 19 and page 20 of the draft Scale of Rates forwarded by it along with its revised proposal.

- (i). Page 19 - The clause No. for "DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PRIMISES: may be read as 3.3.3 instead of 3.3.2.
- (ii). Page 20 – Against Notes to the above clause the following addition may be carried out in point (8):

Existing point (8):

"Hazardous container shall attract 1.25 times the normal applicable charges."

To be modified after addition:

"Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges. The above charges will be applicable for all types of charges like handling, dwell time shut out etc.

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

13. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates (SOR) of JNPT was approved in February 2011 with the validity till 31 March 2013. Considering the cost/ financial position for the port as a whole after adjusting the past surplus, status quo was maintained in the then existing tariff, in the tariff Order of February 2011.

The JNPT filed its proposal for revision of tariff in October 2012. During the processing of the case, since the financial year 2012-13 was already over, the JNPT was requested to update the cost statements with actuals for the year 2012-13. The JNPT was also requested to review the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 based on the actuals for the year 2012-13. The JNPT filed its revised proposal in September 2013. Before filing the revised proposal, the JNPT narrated about its actions of furnishing the details in the past. They related to the past tariff cycles and not at all relevant for current tariff cycles. The revised proposal filed by JNPT vide its letters dated 20 September 2013 and 25 September 2013 along with the additional information/ clarifications furnished by the port till the finalisation of the case is taken up for consideration in this analysis.

In the meantime, the validity of the Scale of Rates of JNPT was extended up to 31 March 2014, with a condition that the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the JNPT for the period post 1 April 2013 will be set off fully in the tariff to be fixed for the next tariff cycle.

- (ii). The general revision of the Scale of Rates of all major port trusts including JNPT is required to be carried out following the provisions contained in the tariff guidelines of March 2005. The extended validity of the tariff guidelines of March 2005 had expired on 30 September 2013. This Authority took up the matter with the Ministry of Shipping (MOS) vide letter dated 28 September 2013 followed by reminders, requesting the MOS to advise this Authority on the tariff guidelines to be followed by this Authority beyond 30 September 2013 to dispose of the tariff proposals filed by the Major Port Trusts including JNPT. The MOS vide its letter dated 13 December 2013 has extended the validity of the 2005 Guidelines till 31 March 2014 or until further orders, whichever is earlier. Thereafter, the revised proposal of JNPT of September 2013 was taken up for finalization following the provisions of the 2005 guidelines.
- (iii). The existing tariff of the JNPT was fixed in February 2011 relying on the estimated financial / cost position for the years 2010-11 to 2012-13. As mandated by clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005, this Authority is required to review the actual physical and financial performance of the Major Ports / Private Operators thereat, at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing prevailing tariff. Therefore, the actual physical and financial performance of the JNPT during the years 2010-11 to 2012-13 are discussed in the following paragraphs.

- (iv). (a). The actual traffic handled by the JNPT from 2010-11 to 2012-13 vis-à-vis the estimates relied upon during the last revision of tariff are tabulated below:

Year	Containers			Bulk cargo		
	Estimate	Actual	Variation	Estimate	Actual	Variation
2010-11	855732	876368	+2.41%	1213840	1221935	+0.67%
2011-12	1030000	1027951	-0.20%	800000	917473	+14.68%
2012-13	1030000	1208133	+17.29%	800000	699432	-12.57%
Total	2915732	3112452	+6.75%	2813840	2838840	+0.89%

As can be seen from the above table, the variation in traffic for both container and bulk cargo is positive, but the aggregate variation for the years 2010-11 to 2012-13 is less than 20%.

- (b). The operating income, operating expenses and management overheads have been considered as per the annual accounts for the years 2010-11 to 2012-13 subject to the following adjustments/ observations.

- (i). The JNPT vide its letter dated 20 September 2013 has furnished unaudited annual accounts for the year 2012-13 and stated that the audited annual

accounts will be furnished as soon as the Audit report is received from CAG. However, the audited annual accounts for the year 2012-13 have not been received till the finalization of this case. Hence, the financial performance of JNPT for the year 2012-13 has been considered based on the unaudited annual accounts and is subject to review based on audited annual accounts, during the next review of tariff.

- (ii). As recorded in paragraph 11 (iii) (b) (i) of tariff Order dated 18 February 2011 during last revision of tariff at JNPT, the royalty income from private CFS operator at JNPT was considered by this Authority as Royalty / Revenue share under clause 2.8.3 of the 2005 tariff guidelines clearly explaining the position that clause 2.8.3 of the tariff guidelines of March 2005, which stipulates transfer of Royalty/ Revenue share receipts to Escrow Account, is not confined only to such receipts from BOT operators but general in application. In its proposal filed in October 2012, JNPT did not consider the royalty income from CFS operator as royalty/ revenue share income but considered it again under container handling income. This point was brought to the notice of JNPT while seeking additional information/ clarification from JNPT in respect of this proposal. Despite the repeated advice rendered by this Authority, the JNPT has maintained its position of treating the Royalty/ Revenue share received from the private CFS operator under container handling income stating that CFS operator is not a BOT operator, without taking into account the provision of clause 2.8.3 in true spirit. It appears that the JNPT continues to treat this income under container handling income since as per the financial reporting system adopted by it, the income and expenditure from BOT operators alone are shown separately. Therefore, JNPT is once again advised that the provisions of Tariff Guidelines in this regard should be followed scrupulously as far as tariff fixation/ revision is concerned while the port is free to follow any relevant procedure for financial reporting. Therefore, we have once again excluded the actual/ estimated Royalty/ Revenue share receipts from private CFS operator for the years 2010-11 to 2015-16 from the container handling income and considered as 'Royalty/ Revenue share' receipt of the port.
- (iii). As per clause 2.8.3 of the tariff guidelines of March 2005, the revenue share/ royalty receivable by the port should be applied first to meet the cost of surplus labour, if any. At least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account and utilised for the purpose of creation and/ or modernisation of port infrastructure facilities within a period of five years. As reported by JNPT, there is no surplus labour at the port. During the last two reviews of tariff at JNPT in September 2006 and February 2011, the JNPT was permitted to transfer 100% royalty/ revenue share receipts to Escrow Account, at the request of the port, since no maximum ceiling is stipulated in the guidelines for such transfer. However, in the present proposal, the JNPT has transferred only 50% of the actual royalty/ revenue share receipts during the years 2010-11 to 2012-13 to the Escrow Account citing insufficiency in profits to transfer 100% royalty/ revenue share. The port has not accounted the balance 50% of the royalty/ revenue share receipts under the operating income of the respective years stating that the amount will be ploughed back into capital investment for development of infrastructure facilities. Though the tariff guidelines 2005 envisage transfer of 50% of royalty/ revenue share receipts, 100% transfer was allowed by this Authority only at the request of the port at the time of last tariff revision. Hence, it may not be appropriate to set aside the balance 50% of the actual royalty / revenue share receipts during the years 2010-11 to 2012-13, which works out to ₹ 741.03 crores. Since the port has not transferred this amount to Escrow Account, in tune with the decision taken in the last tariff revision, this balance 50% has also been accounted under the Escrow Account.
- (iv). Incidentally, it is relevant here to mention that in the tariff proposal, the port has considered the revenue share from GTIPL based on the reduced tariff approved by this Authority for GTIPL in January 2012 though the GTIPL has challenged the above order of this Authority and the Order is stayed by the Honb'le Bombay High Court. The revenue share receipts from GTIPL for the

three years 2013-14 to 2015-16 is also estimated by the port on reduced tariff level only. In case, if the outcome of the case goes in favour of GTIPL, it will have an impact on the estimated revenue share receipts considered by JNPT in this proposal. In that case this will undergo change and it will be reviewed during the next tariff revision. In any case, since the matter is subjudice at present, the position taken by the port is relied upon.

- (v). Considering the 5 years time allowed for utilisation of accruals in the Escrow Account, the accrual in the year 2008-09 should be utilized within the year 2012-13. The accumulation in Escrow Account as at the end of the year 2008-09 stands at ₹1026.39 crores. However, the port has reportedly utilized only ₹354.94 crores as at the end of 2012-13, resulting in an unutilized balance of ₹ 671.46 crores. It is relevant here to mention that as recorded in paragraph 11 (vi) of tariff order dated 18 February 2011, any unutilized balance of Escrow Account based on the actual spending during the years 2010-11 to 2012-13 will be assessed and considered as operating income. Strictly going by this, this shortfall amount of ₹ 671.46 crores should be included as operating income in the tariff cycle 2010-11 to 2012-13. However, considering that the port has reported a huge commitment of capital expenditure towards capital dredging project in the next three years during which the shortfall utilization is likely to be wiped out, the shortfall in the utilization of Royalty/ Revenue share receipts upto the year 2012-13 has not been included under operating income for the purpose of past period analysis.
- (vi). The JNPT has not considered the income received from the BOT operators other than Royalty / Revenue share as well as expenses incurred in respect of BOT operators in the cost statements. In this connection, it is relevant here to mention that as recorded in paragraph 11 (iii) (b) (iii), the other income from BOT operators, viz. Electricity and water charges and corresponding expenditure in respect of BOT operators were considered by this Authority in the tariff revision exercise for assessing the financial/ cost position of the port as a whole. While seeking additional information/ clarification with reference to this proposal, the port was once again requested to follow the approach adopted by this Authority during the last revision of tariff. However, the JNPT has reiterated its position and stated that income from electricity and water charges recovered from BOT operators is in the nature of reimbursement/recovery of the cost of power and water consumed by BOT operators based on the meter reading and as a matter of policy port has excluded the entire income and expenditure attributable to BOT operators from the cost statements for tariff revision. While the contention of the port that income from BOT operators from electricity/ water charges is in the nature of reimbursement may be a valid argument, it has to be borne in mind that such recovery done by the port also includes profit element as overheads. Further, the cost statement for Estate activity furnished by the port shows that the income by way of recovery of electricity and water charges from other port users/ employees and the related expenses are considered by the port under the Estate activity. That being so, not considering the similar nature of income and expenses from BOT operators alone for tariff fixation does not sound prudent. For the reasons stated above and with a view to consider the financial / cost position of the port as whole, we have reckoned with both income and expenses on this account in the past period analysis as well as in the estimates of future years, maintaining the approach adopted during the last revision of tariff in February 2011.
- (vii). The annual accounts for the years 2010-11 to 2012-13 show lease rental income from GTIPL at ₹ 33.86 crores, ₹35.12 crores and ₹ 36.44 crores respectively. The JNPT has not considered this income in the cost statements. The reasons for setting aside this income from tariff purview remains unexplained. In our analysis, lease rental income from GTIPL as reported in the annual accounts of respective years has been considered under estate activity. The estimated lease rental income for next three years

2013-14 to 2015-16 has also been considered with an escalation of 5% p.a. as per the license agreement entered by JNPT with GTIPL.

- (c). The JNPT has computed depreciation as per the provisions of the Companies Act from the year 2005-06 onwards, as stipulated in the tariff guidelines. During the last revision of tariff in February 2011, the accumulated depreciation and closing net block as on 31.3.2006 as per Companies Act was reported by JNPT at ₹37720.04 lakhs and ₹78419.01 lakhs respectively based on which depreciation was calculated for the subsequent years from 2006-07 onwards. In the present proposal, the JNPT has reported the accumulated depreciation and net block as per Companies Act as on 31.3.2006 at ₹37393.12 lakhs and ₹78745.93 lakhs respectively. This has resulted in overstatement of depreciation and understatement of closing net block from the year 2006-07 onwards on continuous basis. The JNPT has not furnished adequate and pointed response for the difference. In the absence of adequate response/ clarification, the closing net block as at 31 March 2006 considered by the JNPT in this proposal and the modified depreciation calculations furnished by the port for the subsequent years 2006-07 to 2012-13 have been relied upon.

It is further seen from the workings furnished by the JNPT that depreciation on all additions and deletions to the gross block during all the years (2005-06 to 2015-16) has been computed for the full year without taking into account the actual date of commissioning or deletion of individual assets. As per the Companies Act, the depreciation on additions and deletions shall be calculated on a pro rata basis from the date of such addition and in the case of deletion, upto the date on which the asset is sold, demolished or destroyed as the case may be. Despite the advice rendered by this Authority in this regard in the last tariff review Order, the port has followed the same approach. Though the JNPT has adopted to calculate depreciation as per Companies Act, in order to comply with the provisions of tariff guidelines, there may be benefit to the port in terms of higher depreciation or earlier amortization of assets. Therefore, the JNPT should adopt the provisions of the Companies Act fully and in true spirit. The approach followed by the port in not calculating the depreciation on additions/ deletions on pro-rata basis, as per Companies Act cannot be accepted. However, in the absence of details of actual date of addition or deletion of individual assets, we are constrained to consider the approach adopted by the port. In view of the above, the port is once again advised to follow the provisions of Companies Act fully in calculating depreciation.

- (d). The JNPT in its proposal has considered the actual management and general overheads for the year 2012-13 at ₹141.67 crores as against the management and general overheads reported in the annual accounts at ₹ 135.40 crores. It is seen from the workings furnished by JNPT that it has considered the overheads relating to CISF expenses in respect of BOT operators though it has stated that the income and expenses in respect of BOT operators have not been considered as a matter of policy. In our analysis, as already stated, the BOT expenses as reported in the annual accounts have been considered. Hence, the management and general overheads reported in the annual accounts for the year 2012-13 at ₹135.40 crores is considered subject to adjustment of difference in depreciation (as per Companies Act) in respect of assets included under management and general overheads.
- (e). The JNPT has considered only one item of Finance and Miscellaneous income, viz. 'Income from launch pass' in the cost statements. The other regular items of Finance & Miscellaneous Income reported in the annual accounts of JNPT are profit on sale of assets, income from guest house, income from gas agency, income from sale of unserviceable materials and sundry income. The sundry income reported in the annual accounts for the years 2010-11 to 2012-13 are at ₹3.41 crores, ₹19.66 crores and ₹ 77.74 crores respectively. When sought to furnish the break-up of sundry income, the port has simply listed out the description of items without mentioning the amount and stated that these items of income are uncertain in nature and not likely to recur.

In our analysis, we have considered all the items of Finance & Misc. Income as per annual accounts excluding interest from investment and loans and interest on staff advance, maintaining consistency with the position adopted in the last review. The

Financial and Miscellaneous income considered by us for the three years 2010-11 to 2012-13 works out to ₹900.30 lakhs, ₹2160.05 lakhs and ₹7989.76 lakhs respectively as against ₹29.12 lakhs, ₹28.44 and ₹27.63 lakhs considered by JNPT for the corresponding years.

- (f). Likewise, the JNPT has considered only two items of Finance & Miscellaneous Expenses (FME), viz. pension and gratuity contribution as per actuarial valuation and expenses on launch hire in the cost statements. The other items of Finance & Miscellaneous expenses include gas agency expenses, bank charges, guest house expenses, etc. In line with the approach adopted for Finance & Miscellaneous income, we have considered all expenses, excluding interest on loans, as reflected in the annual accounts of the said three years.

Apart from the above, the FME reported in the annual accounts for the year 2012-13 includes an amount of ₹ 16.30 crores towards the contribution made by the port to State Govt. under ASIDE Schemes. It is reported in the Annual Accounts that the said contribution was made by the port as per the Ministry's directions for the improvement of roads in Uran and Panvel Taluka. In the cost statements also, the JNPT has considered this item under FME but, however, has reduced it again by showing an equivalent amount as transfer from Infrastructure Reserve. In the Annual Accounts also the JNPT has mentioned that this expenditure is considered to be paid out of Infrastructure Reserve (Escrow Account) since it relates to creation of infrastructure facilities in the vicinity of the Port.

As per clause 2.8.3. the accruals in the Escrow Account shall be used for creation and/ or modernization of port infrastructure facilities. As such, the contribution made by the JNPT for improvement of roads outside the port area may not be an eligible investment as per guideline provisions. However, since the Ministry has given directions to the Port to contribute to the State Govt. for ASIDE scheme, the approach adopted by JNPT in considering this expenditure as spending from Escrow Account is reckoned with.

- (g). The JNPT has furnished workings for activity wise capital employed for all the years from 2005-06 to 2015-16 along with depreciation workings. As already stated, the closing net block reported in the cost statements by the JNPT for the years 2010-11 to 2012-13 is considered.

Clauses 2.9.7 and 2.9.8 of the tariff guidelines of March 2005 stipulate that the net block of assets should be segregated into business assets/ facilities, business related assets/ facilities and social obligation assets/ facilities and prescribe a differential rate of return for each category of assets/ facilities. In the initial proposal, the JNPT stated that the port considers all assets as business assets. However, based on a query raised in this regard, the JNPT has subsequently classified some of its assets as 'Business Related Assets' and stated that no assets are classified under the category 'Social obligation assets'. The position reported by the port is relied upon and the value of business related assets reported by the port in its revised proposal is considered without any modification for all the years from 2010-11 to 2015-16.

The working capital for the purpose of capital employed has been considered by us as per norms prescribed in the tariff guidelines. Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005 prescribes norms for admissibility of working capital. The details of working capital considered are as follows:

- (i). As per the norms, two months' estate income and two months' terminal charges payable by Indian Railways are the limit for allowable sundry debtors. The terminal charges payable to Indian Railways are not relevant in the case of JNPT. We have considered the two month's estate income considered by us as the value of sundry debtors.
- (ii). The limit on inventory for capital spares prescribed in the tariff guidelines is one year's average consumption and the limit on other items of inventory is six months' average consumption of stores excluding fuel. The JNPT has

- considered 12 months' consumption as the value of inventory for the years 2010-11 to 2012-13. The JNPT considers capital spares as a part of Fixed Assets. We have considered six months' actual consumption of other stores during the said years as the value of inventory.
- (iii). The limit on cash balance prescribed in the tariff guidelines is one month's cash expenses. The cash balance is considered at one month's actual operating expenses and management and general expenses excluding depreciation during the years 2010-11 to 2012-13.
- (iv). The JNPT has not considered any current liabilities in the estimation of capital employed on the premise that the guidelines do not prescribe clear cut norms for estimation of current liabilities. Clause 2.9.4 of the guideline clearly defines the term working capital as 'Current assets minus current liabilities'. Hence, not considering any current liabilities in the estimation of working capital will be non-compliance of guideline provision. During the last review of tariff in February 2011, this Authority considered some items of current liabilities, viz. dues payable to employees, misc. creditors, dues to other ports and accrued expenses which were found relevant to current assets. Following the same approach, same items of current liabilities as reflected in the annual accounts for the years 2010-11 to 2012-13 are considered as current liabilities for the respective years.
- (v). Considering the admissible level of current assets and current liabilities, the working capital for the years 2010-11 and 2011-12 works out to ₹ 19.78 crores and ₹ 30.23 crores respectively. For the year 2012-13, the value of current liabilities is found to be more than the value of current assets, and, therefore, the value of working capital is considered as 'Nil' for the year 2012-13.
- (vi). The JNPT has reported that it has deducted the value of assets funded from Escrow Account for the purpose of calculation of return on capital employed. It is observed from the workings furnished by the JNPT that it has deducted the gross value of assets funded from Escrow Account in a particular year from the capital employed arrived for that year. However, as per the guidelines, the assets created out of infrastructure reserve will not qualify for return, which means that the assets will not be eligible for return till it is fully written off. However, the JNPT has not considered the WDV of assets created out of Escrow Account on cumulative basis. We have worked out the written down value of assets funded from Escrow Account for the years 2010-11 to 2015-16 on cumulative basis and shown it separately in the cost statements. As per guideline provisions, no return has been allowed on these assets.
- (h). In the revised proposal, the JNPT has considered additions to the installed capacity at 1,50,000 TEUS each in the years 2011-12 and 2012-13 on account of replacement of three RMQCs and purchase of one new RMQC respectively. Considering the installed capacity for container activity and bulk activity as reported by the port for the years 2010-11 to 2012-13, the capacity utilization for the said three years works out to 68.65%, 69.83% and 72.89% respectively. Accordingly, return on capital employed for the said three years is allowed at the maximum rate of 16% on business assets and at risk free rate of 6.35% on business related assets, as per the guidelines.
- (i). Subject to the above adjustments, the Net surplus / (deficit) position after return for the years 2010-11 to 2012-13 shows a deficit of ₹ 34.11 crores, ₹ 32.67 crores and ₹ 86.62 crores aggregating to ₹ 153.39 crores.

- (j). The variations in the actual performance of JNPT compared to the estimates, in respect of key parameters, are furnished in the table given below:
(₹ in crores)

Particulars	2010-11 to 2012-13 (Aggregate)		
	Estimates	Actuals	Variance
Container traffic (in lakh TEUs)	29.16	31.12	+6.75%
Bulk cargo traffic (in lakh tonnes)	28.14	28.39	+0.89%
Operating Income	1754.41	1905.61	+8.62%
Operating Expenses	977.07	1079.35	+10.47%
Management & Gen. Expenses	280.64	362.19	+29.06%
Finance & Misc. Expenses	116.17	276.92	+138.37%
Capital Employed	1663.32	1535.94	-7.66%
Return on Capital Employed	4.69%	5.23%	+11.53%

Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 prescribes a performance variation of + or – 20% for adjustment of past surplus. It can be seen from the above table that none of the key parameters, viz. traffic, operating income, operating expenses and capital employed show a variation of more than 20%. In fact, the parameters of traffic handled and operating income earned shows a positive variation of about 7% and 8% respectively. The positive variation of around 10% in operating expenses also found to be in tandem with the variation in traffic and operating income. But, there is a huge positive variation in the management and general overheads and Finance & Miscellaneous expenses which is around 29% and 152% respectively. The actual performance in terms of these two parameters is significant. In absolute terms, as against the aggregate estimated management overheads of around ₹ 280 crores, the port has actually spent around ₹ 362 crores, resulting in additional spending of ₹ 82 crores. Hence, the port is advised to take a note of this position and take all possible efforts to contain the management and general overheads in future.

In FME, the major expenditure is contribution to Pension, Gratuity and Leave salary Funds. As against the aggregate estimated Pension, Gratuity and Leave salary contribution of ₹ 107 crores, the port has actually contributed around ₹263 crores, resulting in a variation of ₹ 156 crores. The variation of ₹ 156 crores is on account of contribution done based on actuarial valuation, as reported by the port.

In view of the huge variation in management and general overheads and pension, gratuity and leave salary contribution as explained above, the aggregate cost/financial position for the above three years turns out to be deficit to the tune of ₹153.39 crores, despite the marginal positive variation in traffic and operating income.

To sum up, none of the key parameters show a variation of more than 20%. In fact, the traffic and operating income show positive variation. Therefore, there is no case for adjustment of past deficit of JNPT for the years 2010-11 to 2012-13.

- (v) (a). The JNPT projected the container traffic for the years 2013-14 to 2015-16 at 12.70 lakh TEUs, 13.50 lakh TEUs and 14.20 lakh TEUs respectively in the original proposal filed in October 2012. In the revised proposal filed by the port in September 2013, the port has revised upwards the estimated traffic marginally and considered at 13.00 lakhs TEUs, 14.00 lakh TEUs and 15.00 lakh TEUs respectively, as against the actual traffic of 12.08 lakh TEUs handled in the year 2012-13. The growth rate assumed by the port works out to around 7% p.a. taking the actual traffic of 2012-13 as the base. The port has confirmed that the estimated traffic figures furnished by the port are as per 12th Five year plan/ RFD targets fixed in consultation with the Ministry and also takes into account the capacity addition envisaged due to purchase/ replacement of cranes/ port equipment. As reported by JNPT, none of the PPP projects are likely to be commissioned in this tariff cycle, i.e. upto 2015-16 and hence no additional traffic has been considered on this account. Relying on the position reported by JNPT, the traffic estimates as furnished by the port for the years 2013-14 to 2015-16 are considered without any modification.

- (b). The JNPT has estimated cement and break bulk cargo traffic of 8.00 lakhs tonnes each uniformly for all the years 2013-14 to 2015-16. The actual cement and break bulk cargo traffic handled by JNPT 2012-13 is reported at around 7 lakhs tonnes. When sought to explain the reason for not considering any growth rate in the traffic estimation, the port has stated that the handling of cement and break bulk cargo is limited to Shallow Draught Berths and the estimates are based on information provided by port users and trend in last two years. It is observed that the actuals for the last 3 years show declining trend. Therefore, the estimated traffic of 8 lakhs tonnes per year for each of the years 2013-14 to 2015-16 is considered in this analysis, relying upon the position reported by the port.
- (c). The traffic estimates of BOT operators are relevant in this case for estimation of vessel related income for JNPT and estimation of Royalty / Revenue share receipts to JNPT from these terminal operators.
- (d). In its revised proposal of September 2013, the JNPT has considered the traffic estimate of NSICT at 6 lakh TEUs each for the years 2013-14 to 2015-16 as against the actual traffic of 10.44 lakh TEUs reported for the year 2012-13. In respect of GTIPL, the port has estimated the traffic for the years 2013-14 to 2015-16 at 13.95 lakh TEUs for each year as against the actual traffic of 20.07 lakh TEUs reported for the year 2012-13. The JNPT has stated that the traffic estimates of BOT operators are based on the projections given by the BOT operators and one of the BOT operators has indicated their intention to reduce the throughput to MGT levels in view of the reduction in tariff effected by this Authority and due to not allowing royalty as pass through.

The traffic estimates of JNPT in respect of NSICT and GTIPL are not found to be realistic considering the actual traffic handled by the NSICT and GTIPL during the last 3 years. Hence, an increase of 3% p.a. over the actual traffic handled by the BOT Terminals during the year 2012-13, as reported by JNPT in Form-9 has been considered for traffic projections for the years 2013-14 to 2015-16, following the approach adopted by this Authority in the last revision of tariff for the respective BOT terminals. It will not be correct on the part of this Authority to consider a different traffic estimates for the BOT operators for estimation of vessel related income and Royalty/ Revenue share receipts in the case of JNPT.

The vessel traffic estimation and total GRT estimation furnished by JNPT for the years 2013-14 to 2015-16 has been modified based on the modified traffic estimates considered by us in respect of NSICT and GTIPL.

- (e). The traffic estimates of JNPT in respect of BPCL are relied upon in this analysis and considered for the purpose of estimation of vessel related income for JNPT and estimation of Royalty / Revenue share receipts to JNPT from BPCL.
- (vi). (a). The JNPT has estimated the operating income for the years 2013-14 to 2015-16 based on the actual income earned from the respective activities during the year 2012-13. The income from container handling activity comprises of container handling charges, storage (dwell time) charges, Reefer monitoring charges, hatch cover opening charges, Common Rail charges and other miscellaneous income. The port has estimated income at the existing tariff level for the years 2013-14 to 2015-16 for all the above activities/ tariff items, based on the actual income realized during the year 2012-13 under respective activity/ tariff item, adjusted for the estimated traffic volume in TEUs for the years 2013-14 to 2015-16. The port has expressed its inability to furnish detailed computation for income estimates at the existing tariff level based on the tariff prescribed in the Scale of Rates. Therefore, the approach adopted by JNPT in the estimation of container handling income for the years 2013-14 to 2015-16 is relied upon.

As stated earlier, the JNPT has considered the estimated royalty receipts from the private CFS operator under container handling income stating that the CFS operator is not a BOT operator. For the reasons stated earlier, the estimated royalty receipts from the private CFS operator has been excluded from the operating income and considered under estimated royalty / revenue share receipts for the respective years.

- (b). The income from bulk cargo handling activity is also estimated by the port based on the actual traffic and income for the year 2012-13 adjusted for estimated traffic for the years 2013-14 to 2015-16. It is observed from the workings furnished by the JNPT that it has considered the actual and estimated cement cargo volume only in the estimation of operating income for the years 2013-14 to 2015-16 on pro-rata basis. The estimation of operating income furnished by the port has been modified to take into account both cement and break bulk cargo. Further, due to a link error in the excel sheet workings, the wharfage income from bulk cargo has been wrongly estimated at a higher level for the years 2013-14 to 2015-16. The error has been rectified and the estimate of wharfage income has been modified.

The actual storage income from bulk cargo activity for the year 2012-13 is reported at ₹ 558.67 lakhs as against the actual for the year 2011-12 at ₹ 80.32 lakhs. Further, the actual storage income from bulk activity for the year 2010-11 is reported at ₹ 414.30 lakhs. The JNPT has considered the average storage income of last six years (2007-08 to 2012-13) for estimation of storage income for the next three years 2013-14 to 2015-16. Considering the huge variation in the storage income during the last 3 years, the approach adopted by the JNPT is relied upon. However, instead of last six years' average, an average of last 3 years' has been considered for estimation of storage income from bulk cargo handling activity for the years 2013-14 to 2015-16.

- (c). The JNPT has estimated vessel related income also on the basis of actual income earned during the year 2012-13. The aggregate GRT of vessels under five major categories, viz. JNPCT container vessels, JNPT cement vessels, NSICT vessels, GTIPL vessels and BPCL vessels for the years 2013-14 to 2015-16 is estimated based on the actual aggregate GRT of respective group of vessels obtained during the year 2012-13 adjusted for estimated traffic volume for the years 2013-14 to 2015-16. The actual income earned by the port during the year 2012-13 under vessel related tariff items like Port Dues, Pilotage & Towage, Berth hire charges and Other vessel related income are extrapolated for the subsequent years 2013-14 to 2015-16 using the actual aggregate GRT for 2012-13 and estimated aggregate GRT for the subsequent 3 years on proportionate basis. While the approach adopted by the JNPT in the estimation of vessel related income for the years 2013-14 to 2015-16 is relied upon, for the reasons stated earlier, the total GRT estimated by the port for the above three years has been modified based on the revised container traffic estimates considered by us in respect of NSICT and GTIPL.

The JNPT has reportedly estimated vessel related income for the years 2013-14 to 2015-16 considering the actual (average) rate of ₹54.40 per US\$ prevailing during the year 2012-13. The JNPT has not captured the impact of exchange rate fluctuation as per the prevailing market rate in the estimation of vessel related income. This Authority follows a uniform method of considering the exchange rate prevailing at the time of finalisation of tariff cases for conversion of dollar denominated rates in Indian Rupee for estimation purpose. Hence, the vessel related income estimated by the port for the year 2013-14 has been modified taking into account the average exchange rate prevailed from 1 April 2013 till finalisation of this case, which works out to ₹ 60.50 per US\$. For the next two years 2014-15 and 2015-16, the vessel related income has been modified taking into account the exchange rate of ₹ 61.13 per US\$ prevailing at the time of finalisation of this case, on proportionate basis, considering the base rate of ₹ 54.40 per US\$ reported by JNPT for the year 2012-13.

- (d). The Estate related income of JNPT comprises of Rent on land, Rent on buildings, rent from township, recovery of electricity and water charges and miscellaneous income. The JNPT has estimated the estate related income for the years 2013-14 to 2015-16 based on the actual estate related income earned during the year 2012-13 with 2% annual escalation per annum (compounded) as per the Land Policy Guidelines 2004, except in the case of recovery of electricity charges. An escalation factor of 10% is considered by JNPT over actuals of 2012-13, for income estimation purpose on account of recovery of electricity charges for the years 2013-14 to 2015-16.

The income estimates furnished by the port in respect of the above mentioned items is found to be in order and therefore, considered without any modification.

The JNPT has not considered estimated lease rental income from GTIPL for the years 2013-14 to 2015-16 under estate related income. As stated earlier in the analysis of past performance, the estimated lease rental income from GTIPL for the years 2013-14 to 2015-16 is considered based on the actual lease rental from GTIPL accounted by the JNPT for the year 2012-13 by applying an escalation factor of 5% p.a. as per the relevant provision of License Agreement entered into with GTIPL.

As already discussed in the analysis of past performance, the JNPT has not considered the income received from the BOT operators other than Royalty/ Revenue share as well as expenses incurred in respect of BOT operators in the cost statements and we have considered the other income and expenses in respect of BOT operators under estate activity. Following the same approach, the estimated other income from BOT operators (other than royalty / revenue share) is estimated for the years 2013-14 to 2015-16 at par with the actual other income reported for the year 2012-13 and considered under estate activity. Following the approach adopted during the last review of tariff, no escalation has been considered on income as well as expenses on account of BOT operators, on the premise that any escalation in the expenses would be fully compensated by the corresponding recovery from the BOT operators.

The estate related income under estate activity furnished by the port for the years 2013-14 to 2015-16 is considered subject to the above modifications.

The rates for estate rental are to be determined as per the Land Policy Guidelines announced by the Government. The revision of estate rental charges at JNPT is overdue. Nevertheless, the estimated income from estate rentals is considered in this exercise only to ascertain the overall financial/cost position of the port and to see whether the surplus, if any, arising from this activity could be utilized to cross-subsidize other deficit making activities, as provided in clause 2.11.5 of the tariff policy guidelines.

- (e). The estimated Royalty / Revenue share receipts from the BOT operators furnished by JNPT for the years 2013-14 to 2015-16 based on estimated throughput of the respective BOT operators for the respective years are modified based on the modified traffic estimates considered by us for NSICT and GTIPL for the years 2013-14 to 2015-16. In any case, this will not have any impact on this tariff revision exercise since the entire royalty/ revenue share receipts during the years 2013-14 to 2015-16 are considered as accrual to Escrow Account, as proposed by the JNPT. As stated earlier, the estimated royalty receipt from the private CFS operator for the years 2013-14 to 2015-16 is also taken to Escrow Account.

The accruals and utilisation in the Escrow Account based on actuals for the years 2010-11 to 2012-13 and estimates for the years 2013-14 to 2015-16 are tabulated below:

Particulars	Actuals			Estimates		
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
Cumulative accruals upto 2009-10	1546.94	--	--	--	--	--
Less: Cumulative utilizations upto 2009-10	85.68	--	--	--	--	--
Opening Balance in Escrow Account	1461.26	1845.88	2311.92	2674.05	2993.86	1666.99
Add: Royalty / Revenue share receipts during the year	547.43	534.27	400.35	420.81	442.46	464.89
Sub total	2008.69	2380.15	2712.27	3094.86	3436.32	2131.88
Less: Utilisations during the year	162.81	68.23	38.22	101.00	1769.33	183.00
Closing Balance	1845.88	2311.92	2674.05	2993.86	1666.99	1948.88

(₹ in crores)

As stated earlier, as per the tariff guidelines, the accumulations in the Escrow Account in a particular year should be utilised for infrastructure development within five years. Accordingly, the cumulative accruals in the Escrow Account up to 2011-12, which works out to ₹ 2628.64 crores (₹ 1546.94 + ₹ 547.43 + ₹ 534.27) should be utilised within the year 2015-16. As brought out earlier, the actual cumulative

utilization from Escrow Account up to the year 2012-13 is considered at ₹ 354.93 crores, as reported by JNPT. The modified estimated utilizations from Escrow Account during the years 2013-14 to 2015-16 considered by us works out to ₹ 2053.33 crores, which is discussed in a separate paragraph later in this analysis. The cumulative utilization up to the year 2015-16 works out to ₹ 2408.26 crores (₹ 354.93 + ₹ 2053.33), which is lesser than the minimum spending requirement as per guidelines by ₹ 220.38 crores (₹ 2628.64 crores less ₹ 2408.26 crores). Therefore, the unutilized accruals in the Escrow Account as at the end of the current tariff cycle (i.e. 31 March 2016) amounting to ₹220.38 crores is adjusted from the estimated surplus/ deficit position for the purpose of this tariff revision exercise, which is discussed in the later part of the analysis.

- (vii). Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of whole sale price index (WPI) for all commodities. This Authority has adopted an escalation factor of 7% for the purpose of projection of expenses in respect of the cases to be decided during the financial year 2013-14. The JNPT, in its revised proposal of September 2013, has stated that the inflation factor of 7% has been considered for the projections as per guidelines, except in the case of salaries & wages, electricity, fuel charges and contribution to pension & gratuity. The JNPT has claimed higher rate of escalation in respect of these items of expenses and given the reasons for the same. The estimated operating expenses are analysed below:

(viii). Container handling activity

- (a). The JNPT has considered an higher escalation factor 12% p.a. in the estimation of salaries and wages cost for the years 2013-14 to 2015-16 over the actual salaries and wages cost of 2012-13, reportedly based on the actual trend of increase obtained during the last 3 years. The details furnished by JNPT in this regard show that the actual increase during the years 2011-12 and 2012-13 are at 17.45% and 28.40% respectively over the actual of respective preceding years. The port has reported that it has created provisions during the years 2011-12 and 2012-13 to account for the impact of wage revision of Class III and IV employees at Major Ports which was due from 1 January 2012. Ignoring the impact of provision created for wage revision as furnished by the port, the actual increase during the years 2011-12 and 2012-13 works out to 13.50% and 9.50% respectively, which shows that the escalation factor of 12% p.a. considered by the port is not realistic. Therefore, the salaries and wages estimates for the years 2013-14 to 2015-16 are moderated by applying 7% annual escalation over the actual / estimate of respective preceding years, taking the actual of 2012-13 as the base. No separate increase for wage revision is considered since the actual of 2012-13 already includes provision made by the port to account for wage revision impact.

The JNPT has reported the actual salaries and wages cost for the year 2012-13 at ₹ 153.95 crores in Form 3B. But, the sum of salaries and wages cost reported in the activity wise cost statements worked out to ₹ 163.21 crores. The reason for the difference remains unexplained. The sum of salaries and wages cost for the year 2012-13 reported in the activity wise cost statements is found to be in agreement with the annual accounts for the year 2012-13 and therefore, the same has been considered in our analysis for estimation of salaries and wages cost for the next three years 2013-14 to 2015-16.

- (b). The JNPT has reported the actual unit power cost for the year 2012-13 (in Form 3B) at ₹ 11.78 per unit and estimated unit power cost for the next three years 2013-14 to 2015-16 by applying an escalation factor of 17% p.a. compounded. The port has furnished a statement showing the total electricity expenses during the years 2010-11 to 2012-13 as per its General Ledger, in support of the higher escalation claimed by it. As per the details furnished by the port, the actual increase in the unit power cost during the years 2011-12 and 2012-13 are at 18% and 14% respectively over the actual of respective preceding years. The port has not furnished recent bill copies from MSEB in support of the increase. In the absence of a valid documentary evidence, the higher escalation claimed by the port could not be considered. The estimated unit power cost for the years 2013-14 to 2015-16 is worked out by applying the normal escalation factor of 7% p.a. taking the actual unit power cost reported by the port for the year 2012-13.

The estimated consumption of power for the years 2013-14 to 2015-16 is considered based on the actual consumption of power for the year 2012-13, adjusted for estimated throughput for the years 2013-14 to 2015-16.

The total power cost in respect of container handling activity for the years 2013-14 to 2015-16 is worked out considering the estimated unit power cost and estimated power consumption for the respective years.

- (c). The JNPT has reported the actual unit fuel cost for the year 2012-13 (in Form 3B) at ₹ 48.62 per litre and estimated unit fuel cost for the next three years 2013-14 to 2015-16 by applying an escalation factor of 26% p.a. compounded. The port has furnished a statement showing the increase in fuel price on various occasions during the period from 1 July 2009 to 30 September 2013, which shows that the unit fuel price which was at ₹ 32.90 per litre on 1 July 2009 has increased to ₹ 74.11 per litre on 30 September 2013. The port has further stated that though the average increase in unit fuel price during the years 2010-11 to 2012-13 works out to 51% p.a. it has claimed an increase of 26% p.a. only on conservative basis. The port has further stated that the fuel price has been increased drastically for bulk customer with effect from 18 January 2013 as compared to the retail customer. Based on the details furnished by the port, it appears that there is a case for considering higher escalation factor for fuel cost. However, it is observed from the statement furnished by the port, the price has been increased by 23% w.e.f. 18.1.2013, presumably due to introduction of dual pricing system for bulk customer and retail customers. Hence, factoring in such increase in working out the average price increase may not be realistic. In any case, in our analysis, we have considered fuel price for the year 2013-14 at ₹ 69.35 per litre based on the average price prevailed during the period from 1 April 2013 to 30 September 2013 for the first six months (₹64.59 per litre) and based on the price prevailed as on 30 September 2013 for the next six months (₹ 74.11 per litre). For the next two years 2014-15 and 2015-16, the estimated unit fuel price has been considered by applying normal escalation factor of 7% p.a.

The estimated consumption of fuel for the years 2013-14 to 2015-16 is considered based on the actual consumption of power for the year 2012-13, adjusted for estimated throughput for the years 2013-14 to 2015-16.

The total fuel cost in respect of container handling activity for the years 2013-14 to 2015-16 is worked out considering the estimated unit fuel cost and estimated fuel consumption for the respective years.

- (d). The repairs & maintenance expenditure is estimated by the JNPT based on the actuals for 2012-13. The port has considered 50% of the expenses as variable and adjusted the same with reference to actual traffic of 2012-13 and estimated traffic for the years 2013-14 to 2015-16 and applied annual escalation of 7% pa. taking the year 2012-13 as the base. The balance 50% of the actual expenses of 2012-13 is directly escalated with 7% annual escalation (without adjusting for the estimated traffic) for estimating the expenses for the years 2013-14 to 2015-16, taking the year 2012-13 as the base. Considering that the JNPT had followed the same approach during last review of tariff and the same was considered by this Authority, the approach adopted by the JNPT in treating 50% of the repairs and maintenance cost as variable and 50% as fixed cost is considered in the current exercise also.

- (e). Other Expenses:

The JNPT has reportedly considered all other direct expenses relating to container handling activity under other expenses. The major items considered under other expenses include consumption of material, water charges, minor works, employee welfare, employee incentive, hire of equipment, insurance, engineering services, Stores, PPD & others and other general office expenses like postage, printing & stationery, travelling expenses, training expenses, legal & professional charges, etc. These expenses are analysed as under:

- (i). The approach adopted by the JNPT for estimation of 'consumption of material' is similar to repairs & maintenance which is considered by this Authority during last review of tariff at JNPT. Hence, the same is considered now also.
- (ii). The JNPT has estimated hire charges for a fleet of 110 Nos. Tractor Trailers and 7 Nos. Reach Stackers.

The port has stated that the new contract for Tractor trailers is valid from 1 October 2012 to 30 September 2015 and extendable for a further period of two years. However, the port has not furnished a copy of the contract / work order in this regard. The port has considered a rate of ₹ 246.49 per TEU for estimation of hire charges for tractor trailers for the year 2013-14 and escalated the rate by 7% p.a. for estimating the hire charges for the next two years. In the absence of work order/ contract copies, the rate adopted by the port for the year 2013-14 could not be verified. However, considering the average rate per TEU of ₹ 236.50 reported for the year 2012-13 based on actual expenses, the rate considered by the port is relied upon. Therefore, the estimates of JNPT towards hire charges for tractor trailers are considered without any modification.

In respect of Reach stackers, the existing contract is effective from 12 August 2011 and valid up to 11 August 2014 and extendable for a further period of one year (i.e. upto 11 August 2015). Despite request, the port has not furnished a copy of the contract/ work order in this regard. The port has considered a rate of ₹ 111.39 per TEU for estimation of hire charges for Reach stackers for the year 2013-14 as against the actual average rate per TEU of ₹124.55 prevailed for the year 2012-13 based on actual expenses reported by the port. Since the contract is effective from the middle of the year 2011-12, the reason for considering a lower rate for the year 2013-14 compared to actual rate for 2012-13 remains unexplained. In the absence of work order copies furnished by the port, the rate per TEU considered by the port for the year 2013-14 is relied upon.

For the next two years 2014-15 and 2015-16, the port has escalated the rate by 7% p.a. taking the rate considered for the year 2013-14 as the base, which is found to be in order.

Therefore, the estimates of JNPT towards hire charges for Reach stackers for the years 2013-14 to 2015-16 are considered without any modification.

- (iii). Employee incentive is estimated based on actual expenses for 2012-13 adjusted for estimated throughput without allowing escalation. The approach adopted by the JNPT is considered.
- (iv). The JNPT has in its revised proposal estimated insurance cost for the year 2013-14 at ₹ 6.00 crores as against the actual insurance cost of ₹ 2.71 crores reported for the year 2012-13. To a query in this regard, the port has clarified that the actual insurance expenditure for the year 2012-13 is ₹ 5.84 crores and the difference is due to non-transfer of an amount of ₹3.13 crores paid in the year 2011-12 as pre-paid premium to insurance expenditure code. Relying on the position reported by the port, the estimated insurance cost of ₹ 6.00 crores for the year 2013-14 is considered without any modification. For the next two years the port has estimated the insurance cost with 7% annual escalation, taking the estimate of 2013-14 as the base and is considered without any modification. It is seen that the estimated insurance cost for the three years 2013-14 to 2015-16 are well within the limit of value of 1% of net block of assets.

The port has confirmed that the estimated additions to the gross block has been considered in estimating the insurance cost.

- (v). All other expenses are estimated by JNPT based the actual expenses for the year 2012-13 with 7% annual escalation, taking the actual for the year 2012-13 as the base. Therefore, the estimates furnished by the JNPT for these items are considered without any change.

(ix). Bulk handling activity

The salaries & wages, power cost and repairs & maintenance are estimated by the JNPT following the same approach adopted for container handling activity. The other expenses for bulk handling activity include consumption of material, water charges, employee welfare and other general office expenses. The actual expenses in respect of minor works, employee welfare and legal & professional charges reported by the port in the cost statement for the year 2012-13 is 'Nil'. However, the port estimated these expenses for the next three years 2013-14 to 2015-16 based on the actual expenses reported for the year 2011-12 in respect of these items, applying an escalation factor of 7% p.a. The position reported by the port in this regard is relied upon and expenditure estimates furnished by the port for the years 2013-14 to 2015-16 is considered without any modification. Apart from the above, we have maintained the same approach, as elaborated under container handling activity for estimating the other expenses.

(x). Marine activity

(a). The estimates of expenses for the years 2013-14 to 2015-16 towards salaries & wages, power, fuel and repairs & maintenance furnished by JNPT are moderated following the same approach adopted in the case of 'container handling activity' as explained in the foregoing paragraphs. It is relevant here to mention that as far as marine activity is concerned, the actual total GRT for the year 2012-13 and the estimated total GRT for the years 2013-14 to 2015-16 has been considered, wherever the estimates are variable with reference to traffic throughput.

(b). The port has not estimated any amount towards maintenance dredging expenses for the year 2013-14 as against the actual dredging expenses of ₹ 50.57 lakhs reported for the year 2012-13. The port has clarified that there was no maintenance dredging carried out during the years 2011-12 and 2012-13 due to the ongoing capital dredging work and the actual expenses reported for the year 2012-13 is in respect of survey related expenses. The position reported by the port is relied upon.

For the next two years 2014-15 and 2015-16, the port has estimated an amount of ₹100 crores each towards maintenance dredging, considering the estimated quantity as 5 million cu. m. per year and a rate of ₹200/- per cu. m. The average maintenance dredging expenses incurred by the port during the years 2008-09 to 2010-11 is seen to be around ₹ 22 crores per year. The reason furnished by the port in this regard that there will be increase in the quantum of silt to be dredged due to increase in channel length merits consideration. However, the port has not furnished any scientific calculation for the quantity to be dredged and also not furnished any documentary evidence in support of the rate of ₹ 200/- per cu. m. considered by it. Considering that the estimate of ₹ 100 crores is seen to be on the much higher side compared to the average expenses incurred by the port in the past years and in the absence of requisite details furnished by the port on the excess quantum of silt likely to be dredged after deepening of channel, etc., the estimated maintenance dredging expenses of ₹ 100 crores each for the years 2014-15 and 2015-16 is moderated and considered at ₹ 60 crores for each of the two years. This will be reviewed at the time of next tariff revision based on the actual expenses incurred by the port.

(c). The other expenses under marine activity comprise of consumption of material, manning of port crafts, hire of tugs and launches, insurance, water charges, minor works, employee welfare and other general office expenses, which are analyzed below:

(i) During the last review of tariff in February 2011, the port had informed that outsourcing contracts for manning of port crafts is being discontinued and an amount of ₹ 97.56 lakhs per year was considered for the years 2010-11 to 2012-13 for the remaining 3 port crafts, relying on the position then reported by the JNPT. But, the port has reported an actual expenditure of ₹ 47.76, ₹ 199.84 and ₹ 223.41 lakhs for the corresponding three years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 towards manning of port crafts in this proposal. The reasons for such a huge variation in this item of expense for the years 2011-12 and 2012-13, which is an outsourced item, remains unexplained. In any case, as already explained, the past period analysis of JNPT for the year upto 2012-13 has been done based on the position reported in the annual accounts.

The JNPT has estimated the expenditure towards manning of port crafts for the years 2013-14 to 2015-16 by applying an escalation of 7% p.a. taking the actual of

2012-13 as the base. In the absence of requisite details, the estimate of the port is relied upon in this analysis. However, following the approach adopted during the last review of tariff, the expenses considered by the port is moderated at par with the actual of 2012-13, uniformly for all the years 2013-14 to 2015-16, without allowing escalation.

- (ii) The JNPT has considered an estimate of ₹ 49.11 crores, ₹52.01 and ₹52.16 crores towards hiring of tugs and launches during the years 2013-14 to 2015-16 respectively. Though the port has stated, in response to a query raised by us, that the details of no. of tugs, rate per tug, etc. are furnished in an Annex attached to its letter, the said annex was not received by us. At our request, the port has furnished copies of work orders in respect of some of the tugs and launches hired by it. It is seen from the workings furnished by the port that it has considered hire charges for 8 tugs and 7 launches in the estimation of hire charges. The port has confirmed that it has not considered any new tugs/ launches during the years 2013-14 to 2015-16. The port has not considered escalation in respect of this item, which is found to be in line with the approach adopted by this Authority during last review of tariff at JNPT. In the absence of requisite details furnished by the port, the estimates furnished by the port towards hiring of tugs and launches are relied upon without any change.
- (iii) The postage and telegram expenses reported for the year 2012-13 under marine activity is nil. However, the port has estimated this expense for the next three years 2013-14 to 2015-16 based on the actual expenses reported for the year 2011-12. Following the approach adopted in the case of other expenses of bulk handling activity, we have relied upon the estimates of JNPT in respect of this item of expense.
- (iv) The JNPT has considered a new item of expenses under marine activity towards JNPT's share of expenses relating to maintenance of VTMS Tower, which is reportedly estimated at 3% of the capital cost of ₹ 9.79 crores. It is seen from the workings furnished by the port that the port has worked out the 3% on ₹ 9.79 lakhs in lieu of ₹ 9.79 crores, which is rectified by us. Subject to the above, the estimate furnished by JNPT in this regard is considered by us.
- (v) Apart from the above, we have maintained the same approach, as elaborated under container handling activity for estimating the other expenses.

(xi). Estate activity

- (a). The estimates of expenses for the years 2013-14 to 2015-16 towards salaries & wages, power cost and repairs and maintenance furnished by JNPT are moderated following the same approach adopted in the case of 'container handling activity' as explained in the foregoing paragraphs, excepting that the adjustment of estimate based on traffic throughput has not been done in the case of estate activity.
 - (b). The JNPT has considered an estimate of ₹35 crores each for the years 2013-14 to 2015-16 towards Panchayat Tax, as against the actual expenses reported for the year 2012-13 at ₹32 crores. The port has reported that the matter is under litigation. It is observed from the annual accounts of JNPT for the year 2012-13 that the expenses reported for the year 2012-13 is the amount deposited with the Registrar General, High Court, Mumbai, as per the directions of the High Court. It is further observed that the total amount of demand raised by the Village Panchayat is to the tune of ₹ 129 crores. Therefore, the estimates of JNPT towards Panchayat Tax for the years 2013-14 to 2015-16 are relied upon without any change.
 - (c). All other expenses under estate activity, viz. consumption of material, water charges, minor works, general office expenses, etc. for the years 2013-14 to 2015-16 are estimated by JNPT based on the respective actual expenses for the year 2012-13, with 7% annual escalation, taking the year 2012-13 as the base. The estimates furnished by the JNPT in this regard are considered without any change.
- (xii). As brought out earlier, the depreciation amount furnished by the JNPT for the years 2010-11 to 2012-13 as per Companies Act is considered by us without any modifications. The estimated depreciation of JNPT for the years 2013-14 to 2015-16 is also considered subject to modification of depreciation on estimated additions to the gross block during the above three years, which is discussed in the later part of this analysis. As stated earlier the JNPT has calculated depreciation on additions for full year without reckoning the date of commissioning of the individual assets and also not furnished details of scheduled/ expected

date of commissioning for the proposed additions to the gross block during the years 2013-14 to 2015-16. The port has neither furnished the details of expected date of commissioning of the additions, despite specific request. In view of this, and maintaining the approach adopted by this Authority during the last review of tariff in February 2011, we have moderated the depreciation on all additions to the gross block considered by us during the years 2013-14 to 2015-16 at 50% of the annual depreciation on an average.

The estimated depreciation for the years 2013-14 to 2015-16 is allocated to various cost centres, viz. container handling, railway, bulk, marine, BOT and general administration assets based on the individual assets identified under each cost centre. The depreciation on railway assets is included under container handling activity and the depreciation on BOT assets and Business Related Assets is included under estate activity. The depreciation on general administration assets are added to the management and general overheads and allocated to the main activities on the basis of direct operating expenses including depreciation of the respective main activities for the respective years. The basis of apportionment considered by JNPT is relied upon in this analysis.

- (xiii). The JNPT has considered 7% annual escalation over actual management and general overheads of the year 2012-13 for the purpose of estimation of overheads for the years 2013-14 to 2015-16, taking the year 2012-13 as base, except for salaries and wages component of the management and general overheads. In respect of salaries and wages component of overheads, the port has considered 12% annual escalation in line with the escalation factor adopted by it for salaries and wages. For the reasons stated earlier, we have considered an escalation of 7% p.a. in the estimation of salaries and wage cost. Therefore, the estimated management and general overheads for the years 2013-14 to 2015-16 are moderated by us by applying 7% annual escalation on the gross management and general overheads (including salaries and wages component), taking the actual of 2012-13 as the base. The JNPT has apportioned the estimated management overheads to various activities on the basis of direct operating cost which is also considered by us.
- (xiv). The estimated Finance & Miscellaneous Income for the years 2013-14 to 2015-16 is maintained at the same level of actual Finance & Miscellaneous Income reported for the year 2012-13, excluding sundry income included under FMI. With regard to the actual sundry income of ₹ 77.74 crores reported for the year 2012-13, the port has stated that these incomes are not likely to recur. Relying on the position reported by the port, an amount of ₹ 1 crore each is considered as sundry FMI for each of the years 2013-14 to 2015-16. The estimated Finance & Miscellaneous Income for the years 2013-14 to 2015-16 are apportioned to the four activities based on the operating income of the respective activities for the respective years, as per the approach adopted by the JNPT.
- (xv). As stated earlier, the Finance & Miscellaneous Expenses of JNPT comprise of pension and gratuity contribution as per actuarial valuation and other items. The JNPT has considered a lump sum increase of ₹ 89.39 crores in the estimated contribution to pension and leave salary contribution for the year 2013-14 apart from the 12% annual escalation considered by it. It appears that the lump sum amount included in the estimated pension and gratuity contribution for the year 2013-14 is taking into account the impact of wage revision of Class III and IV employees from 1 January 2012. The position reported by the JNPT in considering the lump sum amount of ₹ 89.39 crores in the year 2013-14 is relied upon. However, the escalation factor of 12% considered by the port over the actual of 2012-13 has been moderated to 7% p.a.

The estimated FME considered by the port for the years 2013-14 to 2015-16 include an amount of ₹ 100 crores, ₹ 200 crores and ₹ 200 crores respectively towards contribution under ASIDE scheme, as against the actual contribution of ₹ 16.30 crores reported for the year 2012-13. The port vide its letter dated 18 March 2014 has stated that an amount of ₹ 100 crores for 2013-14 and ₹ 200 crores for 2014-15 has been earmarked towards ASIDE schemes as per the request received from the State Government in the meeting relating to the Infrastructure chaired by the Chief Secretary, Maharashtra Govt. Hence, the estimates are considered by us without any modification. As brought out earlier, the port has offset this expense by showing an equivalent amount as transfer from Infrastructure Reserve. For the reasons stated earlier, utilization of Escrow Account funds for this purpose is considered.

The estimates in respect of other items of Finance & Miscellaneous expenses for the year 2013-14 is considered by allowing 7% escalation over 2012-13 actuals, as furnished by JNPT.

For the next two years, the port has estimated the pension and leave salary contribution by considering 12% annual escalation over the estimate of 2013-14. Following the approach adopted in the case of salaries and wages, the 12% escalation factor adopted by the port has been moderated to 7% p.a. for all the years 2013-14 to 2015-16, taking the actual of 2012-13 as the base.

The port has apportioned the pension, gratuity and leave salary contribution component of FME to the various activities on the basis of salaries and wages cost of the respective activity. The rest of the FME is apportioned on the basis of direct operating cost. The approach adopted by the port is relied upon.

- (xvi). (a). The JNPT has considered estimated additions to the gross block to the tune of ₹ 210.08 crores, ₹ 1720.62 crores and ₹503.40 crores during the years 2013-14 to 2015-16 in its revised proposal.

The port has confirmed that the additions to the gross block considered in the proposal are in line with the Five Year Plan/ RFD and justification for proposed investments have been furnished to the Ministry. The port has also confirmed that only assets have been considered as additions to the gross block on the basis of the date of commissioning/ usage and not merely based on the capital expenditure incurred by the port.

The details furnished by the port in Form 4 B in respect of additions to the gross block are seen to be incomplete and did not contain requisite details, viz. additional capacity, justification for investment, work order details, expected date of commissioning, etc. In response to a specific query to furnish the scheme wise/ project wise details of all additions to the gross block in terms of value, actual/ expected date commissioning and the status as on 31 March 2013, the port has stated that the requisite details are furnished in Annexure-11 to its letter dated 20 September 2013. As brought out in the factual position of this note, the said Annexure-11 was not received by us till finalization of this case. The port has also not furnished any documentary evidence in support of the capital estimates, despite specific request.

- (b). The soft copy of the proposal furnished by the port, inter-alia, contained the details of plan schemes, viz. value of the scheme, expected date of award, expected date of completion and status. It is observed that the details mentioned in the soft copy, viz. date of completion, status reflect the old position and does not reflect the latest position. However, in the absence of requisite details received from the port, we are constrained to evaluate the additions to the gross block based on the above details to the extent found relevant.
- (c). In this background, the details of additions to the gross block proposed by the port are discussed below:

2013-14:

- (i) The following additions to the gross block estimated by the port during the year 2013-14 are considered without any modification, relying on the proposal of JNPT.

Sl. No.	Details of scheme	Amount (₹ in crores)
1.	Earth filling behind PUB and Container Road	9.50
2.	Installation of Radiological Detection system	15.00
3.	Compensation to Salt Pan lessees as per Mumbai High Court Judgement	1.00*
4.	Environmental measures for infrastructure development of port based industries	2.00
	Total	27.50

* To be funded from Escrow Account as reported by the port.

- (ii) An estimate of ₹ 172.58 crores considered by JNPT in the year 2013-14 towards Rehabilitation of Project Affected Persons under 12.5% land scheme is shifted to the next year 2014-15 considering the expected date of completion reported by JNPT. As reported by the port, this expenditure will be funded from Escrow Account.

- (iii) Likewise, the capital expenditure estimated by the port at ₹10.00 crores towards Captive Power Plant has been shifted to the year 2015-16 considering the expected date of commissioning as reported by JNPT.
- (iv) To sum up, we have considered the additions to the gross block during the year 2013-14 at ₹ 27.50 crores as against the port's estimate of ₹ 210.08 crores.

2014-15:

- (i) The following additions to the gross block estimated by the port during the year 2014-15 are considered without any modification, relying on the proposal of JNPT.

Sl. No.	Details of scheme	Amount (₹ in crores)
1.	Earth filling behind PUB and Container Road	18.10
2.	Upgradation of yards in port area	4.00
3.	Infrastructure works in Zone-V (Roads for 4 th Terminal)	25.10*
4.	Centralised Parking Zone	6.00
5.	Infrastructure facilities for port based industries in Zone-I	3.00
6.	Railway infrastructure facilities in port area	5.00
7.	Purchase of 3 Nos. new RMQCs and replacement of existing two RMQCs	81.00
8.	Replacement of 1 No. RMGC	2.00
9.	Installation of Radiological Detection system	8.32
10.	Saline water ring system at JNPCT	6.50
11.	Compensation to Salt Pan lessees as per Mumbai High Court Judgment	1.00*
12.	Environmental measures for infrastructure development of port based industries	0.10
	Total	160.12

* To be funded from Escrow Account as reported by the port.

- (ii) The JNPT has considered an amount of ₹ 1480.00 crores in the year 2014-15 towards deepening and widening of approach channel (Phase-I). As reported by the port, the work has been awarded in August 2012 at a cost of ₹1370.65 crores; 33% of the works have been completed upto August 2013 and the project is likely to be completed by September 2014. Though the likely completion period reported by the port falls in the year 2013-14, in the tariff proposal the port has considered the investment in the year 2014-15. The position reported in the tariff proposal is relied upon. The estimate considered by the port is moderated from ₹ 1480.00 crores to ₹ 1370.65 crores based on the awarded value of work and considered in the year 2014-15. As reported by the port, this expenditure will be funded from Escrow Account.
- (iii) The capital expenditure considered by the port at ₹40.00 crores towards Captive Power Plant has been shifted to the year 2015-16 considering the expected date of commissioning reported by JNPT.
- (iv) The following additions to the gross block envisaged by the port during the year 2014-15 have not been considered for the reasons indicated therein:

Sl. No.	Details of scheme	Amount (₹ in crores)	Reasons for not considering
1.	Upgradation of existing roads and yards in the port	3.00	Expected completion is reported to be in the year 2017.
2.	Construction of inter-changes in port area	5.00	Expected completion is reported to be in the year 2020.
3.	Construction of new ROBs within port limit	20.00	Expected completion is reported to be in the year 2020.
4.	12.5% Land scheme	10.00	The total value of the work is reported at ₹172.58 crores which is considered by the port in the year 2013-14 and shifted

			by us to 2014-15. This estimate is found to be in excess of the reported value of work and hence not considered.
5.	Augmentation of water supply and sewage system in Zone I to V	2.50	Expected completion is reported to be in the year 2017.
	Total	40.50	

- (v) To sum up, we have considered the additions to the gross block during the year 2014-15 at ₹1703.35 crores (including the shifting of ₹ 172.58 crores from 2013-14) as against the port's estimate of ₹ 1720.62 crores.

2015-16:

- (i) The following additions to the gross block estimated by the port during the year 2015-16 are considered without any modification, relying on the proposal of JNPT.

Sl. No.	Details of scheme	Amount (₹ in crores)
1.	Upgradation of yards in port area	15.00
2.	Construction of boundary wall to JNP area	8.00
3.	Infrastructure works in Zone-V (Roads for 4 th Terminal)	5.00*
4.	Centralised Parking Zone	20.00
5.	Infrastructure facilities for port based industries in Zone-I	5.00
6.	Infrastructure works in Zone-I	4.00
7.	Railway infrastructure facilities in port area	10.00
8.	Purchase of 6 Nos. RTGC	59.60
9.	Upgradation of computer systems including NAVIS Gate Automation (IT infrastructure upgradation and ERP implementation)	44.80
10.	Replacement of VIP launch Apoorva	5.00
11.	Saline water ring system at JNPCT	2.50
12.	Port security works as per ISPS	5.00
13.	Compensation to Salt Pan lessees as per Mumbai High Court Judgement	28.00*
14.	Environmental measures for infrastructure development of port based industries	5.00
15.	Upgradation / rehabilitation of existing structures at JNP Township	51.00
	Total	267.90

* To be funded from Escrow Account as reported by the port.

- (ii) In addition to the above, the capital expenditure considered by the port at ₹ 100.00 crores towards Captive Power Plant is considered by us at ₹ 150.00 crores in the year 2015-16 (i.e. including the estimate of ₹ 10 crores and ₹ 40 crores shifted from the years 2013-14 and 2014-15 respectively) considering the expected date of commissioning reported by JNPT. As reported by the port, this expenditure will be funded from Escrow Account.
- (iii) The following additions to the gross block envisaged by the port during the year 2015-16 have not been considered for the reasons indicated therein:

Sl. No.	Details of scheme	Amount (₹ in crores)	Reasons for not considering
1.	Upgradation of existing roads and yards in the port	5.00	Expected completion is reported to be in the year 2017.
2.	Construction of inter-changes in port area	5.00	Expected completion is reported to be in the year 2020.

3.	Construction of new ROBs within port limit	20.00	Expected completion is reported to be in the year 2020.
4.	Development of waste disposal system at JNPT	4.00	Expected completion is reported to be in the year 2017.
5.	Augmentation of water supply and sewage system in Zone I to V	1.50	Expected completion is reported to be in the year 2017.
6.	IP Global Equity contribution	100.00	As per standard accounting practice, any equity contribution will not be considered under gross block.
	Total	135.50	

- (iv) To sum up, we have considered the additions to the gross block during the year 2015-16 at ₹417.90 crores (including the shifting of ₹ 10 crores and ₹ 40 crores from 2013-14 and 2014-15 respectively) as against the port's estimate of ₹ 503.40 crores.

- (d). The year-wise total additions to the gross block proposed by JNPT and considered by us are summarized below:

(₹ in crores)

Year	As proposed by JNPT	As considered by us	To be funded from Escrow Account in the estimates considered by us *
2013-14	210.08	27.50	1.00
2014-15	1720.62	1703.35	1569.33
2015-16	503.40	417.90	183.00
Total	2434.10	2148.75	1753.33

* Excludes contribution towards ASIDE schemes, since the same is not considered under capital addition, but considered as an outflow from the Escrow account by JNPT.

- (e) As brought out above, the port has identified some of the additions to the gross block to be funded from Escrow Account accruals, which is considered by us also in so far as these assets are considered by us in the modified additions to the gross block.
- (f) The modified value of closing net block of assets considered by us for the years 2013-14 to 2015-16 works out to ₹ 800.94 crores, ₹ 2408.47 crores and ₹ 2678.73 crores respectively as against ₹ 982.09 crores, ₹ 2592.25 crores and ₹ 2926.47 crores considered by JNPT for the corresponding years.
- (g) As already explained in the past performance analysis, the cumulative Written Down Value of assets funded from Escrow A/c as at the end of years 2013-14 to 2015-16, which works out to ₹ 305.80 crores, ₹ 1863.46 crores and ₹ 1961.59 crores respectively have been deducted from the value of closing net block of assets of the respective years. At the cost of repetition it is clarified that the port has deducted the value of assets funded from Escrow Account during the years 2013-14 to 2015-16 from the closing net block of respective years without considering the written down value of assets funded from Escrow Account during the previous years.
- (h) As stated earlier, the classification of business related assets as reported by JNPT is relied upon.
- (i) The working capital estimates for the years 2013-14 to 2015-16 furnished by the JNPT are moderated as per the norms stipulated in the guidelines.

The sundry debtors and inventory are considered at two months' estimated estate rental income and one month's estimated value of consumption of materials for the years 2013-14 to 2015-16 based on the modified estimates considered by us. The admissible cash balance is considered on the basis of one month's estimated operating expenses and overheads excluding depreciation. In the absence of estimates for current liabilities, all items of current liabilities as considered in the past performance

analysis is considered at par with the value reported for the year 2012-13, except in the case of 'Dues payable to employees'. The 'Dues payable to employees' as on 31 March 2013 is reported at ₹ 124.61 crores as against the outstanding of around ₹ 75 crores as at 31 March 2011 and 31 March 2012. In view of the abnormal increase in the 'dues payable to employees' reported as at 31 March 2013, the value of this item for the years 2013-14 to 2015-16 is estimated based on the average 'dues payable to employees' as at the end of the last 3 years 2010-11 to 2012-13.

Considering the estimated current assets and current liabilities as stated above, the working capital for the three years 2013-14 to 2015-16 is found to be nil, ₹ 150.74 lakhs and ₹ 914.76 lakhs respectively. The working capital is apportioned to the activities in the proportion of the closing net block of respective activities during the respective years.

The estimated capital employed after adjustment of WDV of assets funded from Escrow Account works out to ₹ 495.15 crores, ₹ 546.51 crores and ₹ 726.29 crores for the years 2013-14 to 2015-16 respectively which is considered for the purpose of allowing return.

- (j). As brought out earlier, the container handling capacity considered for the year 2012-13 is 1.65 million TEUs per annum taking into account the conversion of factor of 12 considered by JNPT. The port has considered an increase of 2,25,000 TEUs in the container handling capacity for the year 2013-14 reportedly based on the proposed acquisition / replacement of RMQCs. (1,50,000 TEUs at Main Container Berths (MCB) on account of replacement of 3 Nos. of existing RMQCs with new ones and 75,000 TEUs at Shallow Draught Berth (SDB) on account of addition of 3 Nos. old RMQCs shifted from MCB to SDB). However, the port has considered the investment towards purchase of new cranes in the year 2014-15. Hence, the container handling capacity of the port for the year 2013-14 is maintained at the level of 2012-13. For the next year 2014-15, the container handling capacity is increased by 2,25,000 TEUs based on the position reported by the port for the year 2013-14 and considered at 1.875 million TEUs. In respect of 2015-16, the port has considered increase of 1,50,000 TEUs over the estimated capacity of the year 2014-15 based on the proposed acquisition of 1 RMQC. However, since the port has not considered the investment in this regard in the additions to the gross block for the year 2015-16, this additional capacity is not considered by us, in order to maintain uniformity in approach. Thus, the container handling capacity for the year 2015-16 is considered at 1.875 million TEUs.

The capacity utilisation for the three years 2013-14 to 2015-16, based on the capacity as stated above and estimated throughput, works out to be 78.66%, 74.39% and 79.46% respectively. The tariff policy guidelines of March 2005 provide for allowing maximum permissible return on capital employed, if the capacity utilisation is more than 60%. Since the capacity utilisation is more than 60% in all the three years, the return on capital employed at the maximum permissible rate of 16% on the value of business assets and at the risk free rate of 6.35% on the value of business related assets, which are the rates adopted by us for the year 2013-14, are considered for the years 2013-14 to 2015-16.

- (xvii). Subject to the discussion above, the cost statements furnished by the JNPT for the port as a whole and for four main activities have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex-I (a) to (e)**. The summarised results of cost statements are presented in the table given below:

Sl. No.	Particulars	Operating Income (₹ in crores)				Net Surplus (+) / Deficit (-) (₹ in crores)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of Operating Income			
		2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total
1.	JNPT as a whole	751.34	791.88	829.72	2372.94	(237.02)	(259.14)	(351.83)	(847.99)	-31.55%	-32.72%	-42.40%	-35.74%
2.	Container handling	336.17	362.03	387.89	1086.09	(271.62)	(205.52)	(245.71)	(722.85)	-80.80%	-56.77%	-63.35%	-66.56%
3.	Bulk handling	5.72	5.72	5.72	17.15	(10.90)	(8.72)	(9.67)	(29.28)	-190.62%	-152.47%	-169.13%	170.74%
4.	Marine	210.17	220.79	228.52	659.49	50.77	(46.76)	(92.95)	(88.95)	24.15%	-21.18%	-40.68%	-13.49%
5.	Estate	199.28	203.34	207.59	610.21	(5.27)	1.86	(3.50)	(6.91)	-2.64%	0.92%	-1.68%	-1.13%

- (a). As can be seen from the above table, there will be a net deficit amounting to ₹ 847.99 crores at the existing level of tariff during the years 2013-14 to 2015-16, which requires to be considered for tariff adjustment. Accordingly, there is a case for effecting an upward increase in the existing tariff of JNPT.

- (b). But, before resorting to tariff increase, the following adjustments are found to be necessary:
- (i). As recorded in paragraph 11 (xvii) (c) of tariff Order dated 18.2.2011, an amount of ₹ 45.66 crores being the left out additional past surplus pertaining to the period 2006-07 to 2009-10 has to be set off in the current tariff cycle.
 - (ii). As discussed elsewhere in this analysis, unutilised portion of royalty/revenue share receipts as at the end of the tariff cycle, i.e. 31 March 2016 works out to ₹220.37 crores. It has to be recognized that this unutilized balance in the Escrow Account arises even after considering the estimated spending from the Escrow Account during the years 2013-14 to 2015-16 as furnished by the port, including contribution to ASIDE Schemes. Accordingly, granting an increase in tariff, without taking into account the said unadjusted amount may not be appropriate. Hence, this amount of ₹ 220.37 crores is set off from the net deficit position of JNPT as shown above.
 - (iii). It is relevant here to mention that the revision of estate rental charges at JNPT is overdue. In September 2013, while responding to the queries raised by us, the JNPT is stated to have furnished the proposal for revision of its estate rentals seeking an increase. In this regard, it is relevant here to mention that as stipulated in Clause 8 of the 2005 guidelines, the lease rentals of any major port trust has to be processed as per the Land Policy Guidelines issued by the Government from time to time. Therefore, the proposal of JNPT for revision of its estate rentals is to be delinked from its general revision proposal and processed separately. Since the Government has announced the Land Policy Guidelines of 2014, the proposal filed by the JNPT in 2013, may have to be aligned with the provisions of the Land Policy Guidelines of 2014. Therefore, the JNPT is advised to file its estate rental proposal afresh, in line with the Land Policy Guidelines of 2014, within 60 days from date of notification of the Order passed in the general revision proposal of JNPT. The JNPT is further advised that its proposal to be filed should be complete in all respects to enable this Authority to dispose the proposal within 45 days, as per the time limit prescribed for this Authority in the Land Policy Guidelines of 2014.
- In any case, when the existing lease rentals are revised, the existing charges are bound to go up. The extent of increase at this stage is not known. However, if an average increase of 20% in the existing estate related charges is considered, the port is likely to get additional revenue of around ₹ 82.19 crores in the remaining tariff cycle, which may offset the estimated deficit for the years 2014-15 and 2015-16. Hence, the amount of ₹ 82.19 crores is set off from the net deficit position as given above.
- (c). After effecting the above adjustments, the net deficit position comes down to ₹ 499.77 crores, which is considered for effecting tariff increase. The activity wise adjusted net deficit position has been arrived at based on the proportion of net deficit reflected in each activity before the above adjustments (i.e. based on the ratio of net deficit position shown in the table above), which works out to ₹ 429.52 crores for container handling activity, ₹ 17.40 crores for bulk handling activity and ₹52.85 crores for marine activity.

The net deficit as a percentage of estimated operating income for the remaining two years 2014-15 and 2015-16 (excluding estate activity) works out to 41.28% for the port as a whole. The activity wise net deficit as a percentage of estimated operating income for the years 2014-15 and 2015-16 works out to 57% for container handling, 152% for bulk handling and 12% for marine activity. The average deficit for container and bulk cargo handling activity, if seen together, works out to about 59%.

Based on the deficit position reflected above, an increase of 12% in the vessel related charges is approved.

As already brought out earlier, the revenue share from GTIPL has been calculated by JNPT based on the reduced tariff of GTIPL approved by this Authority vide its Order of January 2012. The Order of January 2012 has been stayed by the Hon'ble Bombay High Court. Incase, the judgment of the Hon'ble Bombay High Court goes in favour of GTIPL, the port will get a higher amount of revenue share from GTIPL, based on the level of income determined at higher level of tariff. Therefore, considering that the matter relating to GTIPL is subjudice and the resolution of the

matter may have an impact on the financial position of the JNPT, granting an increase of about 59% in the cargo and container activity put together at this juncture, may not be appropriate.

Further, the port is likely to get some additional income on account of higher increase in miscellaneous tariff items approved at the request of the port, which is being discussed in the subsequent paragraphs.

Therefore, an increase of 40% in respect of container handling and bulk cargo related charges, may not be unreasonable. With an increase of 40% in the existing tariff for container and bulk cargo activity and 12% for marine activity, the additional income estimated to be generated during the remaining two years in the current tariff cycle works out to ₹ 331.50 crores, leaving a balance deficit of ₹168.27 crores. The JNPT is advised to bridge the revenue gap by resorting to cost cutting measures especially in overheads. Further, if the JNPT fastens its process of filing estate rental proposal, the port would be in a position to cover the left out deficit, without burdening the users of the facilities by the tariff increase.

In view of the foregoing, an increase of 12% in the marine related charges and 40% in the container related charges and bulk cargo related charges over the existing tariff of JNPT is approved.

- (xvii). The JNPT in its original proposal filed in October 2012 has proposed modifications to the existing conditionalities in the Scale of Rates. In the revised proposal filed in September 2013, the port has maintained its position with regard to the modifications proposed in the original proposal. It is relevant here to mention that as advised by this Authority in the last general revision tariff Order of JNPT dated 18 February 2011, the JNPT filed a separate proposal for modification/ rationalization of conditionalities in the Scale of Rates. In the said proposal, the JNPT had not only proposed rationalization of the conditionalities but had also sought increase in the rates of some of the then existing tariff items. The Scale of Rates approved in February 2011 with validity upto 31 March 2013 was drawn up considering the overall financial/ cost position of JNPT for the tariff cycle ending 31 March 2013. The proposal was taken up in consultation with the port users and a joint hearing was also held. As decided at the joint hearing, the port was requested to restrict its proposal to modification/ rationalization of the conditionalities, in order to maintain the revenue neutral position and avoid adjustment of the then existing other tariff items. Since there was no comprehensive response from the port and in the meantime, the JNPT has filed its proposal for general revision of tariff, this Authority vide its Order dated 25 February 2013 had closed the said case stating that the proposal of the JNPT for modification to and rationalisation of the existing conditionalities would be considered on merits while disposing the general revision proposal of JNPT.

The JNPT has confirmed that the changes proposed by the JNPT in its proposal submitted to us earlier in April 2012 with regard to rationalization of the Scale of Rates, have been incorporated in the proposed draft Scale of Rates submitted in its proposal for general revision of Scale of Rates.

When sought to furnish a comparative statement of the existing and proposed conditionalities along with reasons for modifications, the port has stated that the details/ information furnished by it in connection with its earlier proposal holds good for this proposal also. Accordingly, the reasons/ justification furnished by the port for modification/ rationalization of the conditionalities along with comments of users and port's comments thereon, as brought out in the tariff Order dated 25 February 2013 have also been considered in this analysis.

- (xviii). As per the existing SOR, the term 'Foreign going vessel' is defined to mean 'any vessel other than coastal vessel'. The definition for coastal vessel is also separately prescribed. The JNPT has proposed to modify the definition of 'Foreign Going vessel' to mean 'any vessel other than coastal vessel and inland vessel'. The JNPT has stated that the proposed modification is to avoid ambiguity and to levy appropriate charge. In this connection, it is observed that the existing SOR does not define 'Inland vessel'. That being so, modifying the definition of 'Foreign going vessel' alone to exclude 'Inland vessel' will not clarify the position. Hence, it is necessary to define 'Inland vessel' in order to amend the definition of Foreign Going vessel as requested by JNPT. Therefore, a definition for 'Inland vessel' adopting the definition prescribed for 'Inland vessel' in the SOR of Kolkata Port Trust is prescribed. Accordingly, the existing SOR of JNPT is modified by amending the existing definition for Foreign going vessel and introducing a definition for 'Inland vessel'.
- (xix). The port has proposed to modify the definition of 'port area' and also proposed to introduce a new definition for 'port operational area'. According to the port, the 'port operational area'

would mean custom bound area where port operations take place and 'port area' is the total area as defined in the 'Gazette'. The port has submitted that the differentiation between 'port area' and 'port operational area' was felt necessary as the port was facing problems with Service Tax Authorities. In this connection, it is noted that the port has neither explained the difficulties faced by it nor furnished adequate justification for the queries raised by us in this regard. However, on scrutiny of the position available in the existing SOR of other Major Port Trusts that in some of the ports, viz. VOCPT, CHPT, 'port limit' is defined as the limits notified by the Central Government in terms of Section 4 (2) of the Indian Ports Act, 1908. In some other ports, viz. Kandla Port Trust, the term 'port area' is defined as the 'custom bonded area'. However, in none of the ports, 'port operational area' is defined. Taking into account the position existing in the SoR of other Major Port Trusts, it is felt appropriate to slightly modify the existing definition of 'Port area' to mean 'custom notified area'. Therefore, the words 'Port operational area' appearing in the existing definition of 'Port area' is deleted. Further, in order to accede to the request of JNPT to have a definition for total port area, a new definition for 'Port limit' is introduced to mean the port boundary limits notified by the Central Government, in line with the definition available in the existing SOR of CHPT.

(xx). The port has proposed to replace the term 'IMO' appearing in the existing definition of 'Hazardous container' with 'IMDG Code' in order to bring clarity, as reported by the port. Relying on the position reported by the port the proposal of the port is considered and the definition of 'Hazardous container' prescribed in existing SOR of JNPT is modified.

(xxi). The existing SOR of JNPT contains standard provisions relating to the circumstances/ documents under which vessels can be considered as 'coastal' vessels for levy of concessional charges as per Coastal Policy of the Government, which is prescribed by this Authority in the Scale of Rates of all Major Port Trusts/ Private Terminals, based on a Common Order passed by this Authority in June 1998. The JNPT has proposed modifications to the existing provisions reportedly with a view to give more clarity to the existing position. The main modification proposed by JNPT is seen to be to clarify the time from which coastal rates would apply in case if the conversion takes place when the vessel is at JNPT. Hence, JNPT has proposed modification to the effect that the time of conversion, for the purpose of calculation of tariff, if conversion takes place in JNPT, shall be same as specified in Jawahar Customs Conversion Certificate. The request of JNPT to clarify the time of conversion, if the conversion takes place when the vessel is in JNPT appears to be reasonable. Hence, the following lines are inserted in the existing provisions in this regard:

"The time of conversion, for the purpose of calculation of tariff, if conversion takes place in JNPT, shall be same as specified in Jawahar Customs Conversion Certificate."

(xxii). The JNPT has proposed to replace the existing provision in the SOR regarding the conversion of US Dollar denominated tariff into Indian Rupee terms from the 'market buying rate notified by the RBI' to 'RBI reference rate' on the ground that RBI does not publish any market buying rate and adopting market buying rate of RBI is difficult as it varies even within the day. Hence, the port has proposed to adopt 'RBI Reference rate'. It is to be noted that the existing note has been prescribed as per the stipulation contained in Clause 2.19.1 of the tariff guidelines of 2005. It has to be borne in mind that the *ibid* guidelines allows the Major Port Trusts to adopt the market buying rate of State Bank of India or any other Public Sector Banks also. Therefore, this Authority is not in a position to accede to the proposal of the JNPT to amend the said conditionality. However, with a view to incorporate the provision of clause 2.19.1 fully giving options to the port to adopt the market buying rate of SBI or any other Public Sector Bank, the existing provision is modified suitably.

(xxiii). The general note proposed prescribing rate of penal interest on delayed payments / refunds is modified to reflect the penal rate of interest at 16.75% in terms of prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.75% as stipulated in Clause 2.18.2 of the tariff guidelines of March 2005.

(xxiv). The port has introduced some new categories of vessels, viz. Gas carriers, Oil/ Chemical tankers, Mobile offshore drilling units, passenger ships, other cargo ships, etc. along with regrouping of the existing categories of vessels for the purpose of levy of 'Port Dues'. The port has reported that the vessels like Gas carriers, Oil / chemical tankers are expected to be handled in future as a part of port's expansion plan. The laying of pipelines by BPCL and the expansion plan of JNPT to handle additional liquid cargo by setting up a separate terminal would have captured the estimated traffic of cargo and vessels. Based on such estimates, the port would have been in a position to estimate additional revenue that is accruing to JNPT on account of the arrival of the said category of new vessels. However, the port has not

furnished the cost details and revenue implications. Hence, the port's request to include 'Gas carriers, Oil / Chemical tankers and Mobile Offshore drilling units' are not considered.

With regard to Passenger ships and other cargo ships which the port has proposed to include the same under the category of container ships, the port has not clarified whether these types of vessels are being handled at present and under which category they are charged. The port has also expressed its difficulty to furnish additional revenue implication in this regard. In the absence of requisite details from the port, the proposal of the port is not considered. The existing grouping of different categories of vessels is maintained with the across the board increase in the rate approved for vessel related charges.

- (xxv). The existing Note (1) (i) under Schedule of Port dues prescribes as follows:

"The port dues of a vessel entering the port of Jawaharlal Nehru will be assessed on its total GRT at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel."

The port has proposed to delete the words "according to GRT of that vessel" appearing at the end of the existing provision. It is seen that deleting these words does not appear to alter the meaning of the provision, as it stipulates that the vessel will be assessed on its total GRT. Hence, the modification proposed by the port is accepted.

- (xxvi). The port has proposed to delete the existing Note (6) under Schedule of Port dues, which gives exemption to lash vessels making a second call to pick up empty / loaded Lash barges from payment of Port dues. Whilst in the reply to the queries relating to regrouping of vessels for levy of port dues, the port has stated that this provision is proposed to be deleted because the port does not expect the lash vessels to call on the port again, but in response to a specific query for this deletion, the port has stated that it is justified to levy charge whenever the vessels are using the channel. The stand / position of the JNPT is not clear. Further, the port has not furnished additional revenue implications on account of this modification. Accordingly, the proposal of the port to delete the existing note No.(6) under schedule Port dues is rejected.

- (xxvii). The JNPT has proposed modifications to the heading of schedules 2.2 B and 2.2 C relating to shifting charges. As per the existing headings, schedule 2.2. B is applicable for shifting from one berth to another berth and schedule 2.2 C is applicable for shifting to Nhava Jetty, Bombay Port limits, Anchorage berth or anywhere within the JNPT limits. The JNPT has proposed to modify the heading for 2.2 B as applicable for shifting within the same terminal and the heading for 2.2 C is modified to mean shifting between terminals, anchorage and anywhere within JNPT limits. The explanation furnished by the port is that the proposed modifications are to bring clarity since the existing provisions do not cover shifting of vessels between JNPT berths and GTIPL berths. Thus, it appears that the proposal is only to bring more clarity to the practice in vogue for levy of shifting charges without involving any financial implication. However, the reasons for deleting the 'Bombay Port limits' from Schedule 2.2.C is not known. In view of the above, the proposed modifications to the heading of Schedule 2.2. B and 2.2 C are accepted with the re-insertion of 'Bombay port limits' in Schedule 2.2 C.

- (xxviii). As brought out in the narration of factual position of this note earlier, the JNPT has proposed a note in the draft Scale of Rates stating that the definition of 'Port convenience' shall be applicable only to the JNPT operated terminal and all shifting carried out at the request of private/ BOT terminals are to be treated as for "terminal convenience" and chargeable. The JNPT is repeatedly stressing on this issue since a long time. The main reason cited by the port is that it is unaware of the reasons for shifting of vessels at BOT Terminals and hence it is very difficult to ascertain whether the shifting is carried out at the request of the trade or terminal. At the joint hearing, the port has taken a stand that all shifting at BOT terminals will be charged and the trade can claim refund from the Terminals, if the shifting are on account of the Terminals. On the other hand, the MANSA has stated that since the JNPT is rendering all vessel related services at BOT Terminals and collecting the charges, the 'Port Convenience' shall be commonly applicable for all Terminals. At the joint hearing, the JNPT has submitted it is for the Trade and Terminals to sort out the issue. However, the JNPT is not seen to have sorted out the issue in consultation with the Terminals and Trade. This Authority is not in a position to accept the stand taken by the port to keep itself away from the issue considering the overall responsibility of the JNPT as Licensor and especially considering the position that JNPT is rendering all vessel related services at BOT terminals and recovering the charges. It is felt that the Port can always insist the Terminals/ Trade to furnish the reasons for shifting, if there is a doubt. The JNPT has not at all come up with instances/ circumstances where the vessels are shifted for the convenience or benefit of the Terminals, despite specific request. Further, the provisions relating to 'Port Convenience' are

commonly prescribed at all Major Port Trusts including the ports where private terminals are also operating. But, none of the Major Ports have come up with any issue.

In view of the above, the port's proposal to modify the SOR to the effect that 'Port Convenience' shall be applicable to JNPT operated terminal only cannot be accepted. The port is again advised to formulate a well analysed proposal in this regard in consultation with the terminal operator's and the trade.

- (xxix). The JNPT has proposed to modify the existing Schedule 2.2. E (Sl. No.2 - rate for detention of pilots beyond 30 minutes) by clubbing the existing two sliding slab rates, viz. (i) for the first one hour and (ii) for subsequent hour or part thereof, into one single rate by considering the highest slab rate. The port has not furnished justification for this proposal and also expressed its difficulty in estimation of additional revenue implications, despite specific request. Hence, the proposal of the port is not considered.
- (xxx). The JNPT has proposed to introduce two new notes under Schedule 2.2. E (Cancellation and detention charges for pilots) to the effect that detention of pilots beyond one hour shall be treated as cancellation and in such cases cancellation charges shall also be applicable and for a sailing vessel 'tug hire charges' shall also be applicable. The JNPT has cited availability of limited pilots as the reason for charging cancellation charges in addition to detention charges. In this connection, MANSA has objected to the proposal of the JNPT stating that when the vessel is not ready for sailing after pilots' boarding, the port is recovering penal berth hire charges, false signal charges and tug hire charges. On the proposed changes JNPT has to provide more information as to how many times such instances happen, financial impact and the reason for imposing the additional charges as contended by MANSA. The port may come out with a separate proposal with these data/ information. In view of the above, the proposal of the port to levy cancellation charges and tug hire charges also in addition to the detention charges is not considered.
- (xxxi). As brought out in the factual portion of the note, the port has proposed a note under Schedule of Berth Hire Charges stating that the existing 20% discount applicable for Shallow Draught Berths (SDB) will be discontinued after mechanization of SDBs. According to the port, regular container vessels can also call at SDB with the proposed shifting of 2 RMQCs from Main Container Berth to Shallow draught Berth and with dredging at SDB and hence, there is no justification to continue the discount. It is not clear when the proposed usage of SDB for regular container vessels will materialize and what will be additional financial implications. Hence, it is appropriate that the port may come up with a separate proposal in this regard before commencement of usage of SDB for berthing of regular container vessels. In view of the above, the proposal of the port to withdraw the concession in berth hire charges at SDB is not considered for the time being.
- (xxxii).(a). The existing Note 3 (ix) under Schedule 2.5 of vessel related charges, inter-alia, prescribes that penal berth hire charges are not leviable due to rain resulting in stoppage of operations. The JNPT has proposed to elaborate this provision by mentioning that penal berth hire charges are not leviable due to 'rain either before commencing cargo operation or during cargo operation or after completion of cargo operation'. The JNPT has clarified that the proposed modification is necessiated in order not to charge penal berth hire charges if there is a delay in commencement of cargo operations due to rain, etc. The proposed modification in this regard is seen to bring clarity to the existing provision and hence the same is accepted.
- (b). The existing Note 3 (ix) under Schedule 2.5 of vessel related charges, inter-alia, prescribes that penal berth hire charges are not leviable if the idling of the vessels is attributable to the port. The JNPT has proposed to bring in a modification to the effect that this will be applicable only to the Port operated terminal. The modification proposed by JNPT appears to not allow exemption from penal berth hire charges in case if the idling is on account of BOT terminals. In this connection, the contention of the port may be right as the port need not be deprived of its right to levy penal berth hire charges if the idling of the vessel is attributable to BOT terminals. However, there may be circumstances when the idling of vessels at BOT terminals may be attributable to JNPT. Further there could be reasons that the ship may idle for reasons beyond the control of the BOT terminals. Hence, it is advised that the port may come out with detailed reasoning and circumstances under which the proposed changes are to be applied in consultation with the BOT operators. Hence there is no change effected as of now.
- (xxxiii).The existing Note (4) (b) defines the term 'False Signal' and also lists out the instances constituting 'False Signal'. The port has proposed to include two more instances, viz. (i) Immigration not on board and (ii) any other reasons attributable to the Vessel / Vessel

Agents/ Terminal. The contention of the port that the list of instances prescribed in the SOR may not be exhaustive appears to be logical and therefore, the two new instances proposed by JNPT is considered. It is to be noted that there is no objection from the users in this regard.

However, with regard to inclusion of 'Terminal' also in the residual clause, it is felt that the port has not furnished sufficient justification as to under what circumstances, the delay will be attributable to the Terminal after the boarding of the pilot. Hence, inclusion of the word 'Terminal' in the proposed residual clause is not accepted.

- (xxxiv). The JNPT has proposed to introduce definitions for 'pure coastal container' and 'Part coastal and part foreign container' under Chapter III Container related Charges of existing SOR and has listed out the operations involved in each of the two types of containers. As brought out in the narration of factual position of this note earlier, this Authority vide Order No.TAMP/53/2008-JNPT dated 30 December 2009 had already clarified that there is a provision already available in the SOR of JNPT to charge containers from foreign port landing at JNPT for subsequent shipment to any Indian port or vice versa at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% prescribed for coastal category. Further, the JNPT has also not furnished any justification for the proposed modification. In view of the above, the proposal of the port in this regard is not considered.
- (xxxv). As per the existing SoR, the heading of schedule 3.3.1 B is prescribed as 'Hazardous Containers'. The JNPT has proposed to include Reefer Hazardous/ Tank Containers also under this heading in order to make the rates of Hazardous containers applicable for Reefer Hazardous/ Tank containers also. When sought to justify the proposal and define the Reefer Hazardous container and Tank container, the JNPT has stated that equal care has to be taken for Reefer Hazardous container and Tank container and definition is already available in the Scale of Rates. While the definition for the terms 'Reefer Container' and 'Hazardous container' are separately available, the definition for terms 'Reefer Hazardous container' and 'Tank container' are not available in the Scale of Rates. Hence, the contention of the port could not be accepted. Therefore, the proposed modification in the heading of schedule 3.3.1 B is not considered.
- (xxxvi). The existing Note (4) under Schedule 3.3.1 (C) Transshipment containers prescribes a provision that parking space for Mobile Harbour Cranes (MHCs), away from the berths, will be provided free of cost to the customers. The JNPT has proposed to elaborate the existing provision, by specifying that parking space for mobile container handling cranes and other related equipment. The modification proposed by JNPT in this regard is considered.
- (xxxvii). The JNPT has proposed to introduce a new Note (5) under Schedule 3.3.1 C Transshipment containers stating that Hazardous empty container to be treated as Hazardous loaded container for the purpose of billing. When sought to furnish justification for the proposed modification, the port has stated that it has withdrawn the modification proposed in this regard.
- (xxxviii). The JNPT has introduced new notes (Sl. No.1 to 5) under Schedule 3.3.1 E (Charges for shut out Containers), listing out the instances when shut out charge is not leviable reportedly on the premise of rationalization. The instances listed by JNPT include (i) when a vessel is required to sail with shut outs for accommodating another vessel on port request, (ii) (a) the vessel has to sail at the first available tide and if the Terminal cannot complete the operations, (ii) (b) vessel has to sail to accommodate the incoming vessel due to tidal restrictions, (iii) when the containers could not be loaded due to break down of port cranes, (iv) when the containers could not be loaded due to bad weather conditions. The Port has also prescribed a residual clause (v) which states that 'For any other condition not specifically covered above with the approval of the Competent authority'. In this connection, it is stated that the proposed new conditions are generally seen to be a rationalization which will give relief to the users from the payment of shut out charges for no fault of theirs. However, with regard to the residual clause, it is felt that such a blanket clause may create ambiguity in identifying such instances and may further give rise to disputes. In view of the above, only the notes proposed by JNPT at Sl. Nos.(i) to (iv) is accepted and included in the revised proposed draft SOR.
- (xxxix). The existing SOR of JNPT contains standard provisions regarding disposal of longstanding containers/ cargo, as per the Government Policy which is uniformly applicable to all Major Port Trusts. The JNPT has now introduced new provisions for levy of storage charges in respect of longstanding containers/ cargo reportedly based on the policy guidelines issued by the Port vide its circular dated 22.11.2008 for disposal of longstanding container/cargo. Since the JNPT did not report this position in the last general revision of tariff proceedings which

resulted into Order dated 18 February 2011, the port was requested to furnish a detailed note explaining the necessity for incorporating the provisions of trade circular in the SOR after a lapse of about 5 years and the basis for each of the provisions. In response, the port has reiterated that the modifications are based on the policy circulars issued by the port. Since the port has not furnished adequate response and also there is objection from the trade mainly shipping lines for collecting ground rent beyond 75 days, the proposal of the port in this regard is not considered.

- (xL). After the joint hearing, the port vide its letter dated 23 December 2013, has proposed to elaborate the existing Note (8) under Schedule 3.3.3 relating to levy of 1.25 times of charges for Hazardous containers, by clarifying that the 1.25 times of charges shall be applicable on all types of charges like handling, dwell time, shut-out, etc. The modification proposed by JNPT in this regard is seen to be to bring more clarity in the application of charges for Hazardous containers and hence, the proposed modification is considered.
- (xLi). The existing SOR of JNPT contain the procedure and rates for handling TP containers between JNPT and NSICT but, it does not contain the procedure and rates for handling TP containers between JNPT and GTIPL. The JNPT has now proposed to include the rates for handling TP containers between JNPT and GTIPL on the ground that transportation of containers between JNPT and GTIPL is also in existence. Since the proposed SOR of JNPT did not contain the procedure for transshipment of containers between JNPT and GTIPL, the port was requested to examine the proposed provisions and make suitable modifications, if found necessary. The port has not furnished pointed response in this regard.

It is relevant here to mention that the JNPT as early as in the year 2007 filed a proposal for fixation of tariff for inter-terminal transshipment between JNPT and GTIPL. This Authority vide Order dated 14 July 2008 remitted the proposal back to the JNPT for resubmission with relevant cost details. As recorded in paragraph 8 (ix) of the *ibid* order, the JNPT was advised to include the procedure and charges for inter-terminal charges of transshipment containers between JNPT and GTIPL in its general revision proposal (then) to be filed by JNPT along with cost details and addressing the issues raised by the users in the said proposal. During the last review of tariff in February 2011, the JNPT had not proposed to include the procedure and rates for inter-terminal transfer between JNPT and GTIPL in its SOR. As brought out above, in the present proposal, the JNPT has proposed to include only the rates for transshipment of containers between JNPT and GTIPL. The JNPT has, however, has not furnished the cost details for the proposed rates and also not explained the action taken on the issues raised by the users, viz. development of a common yard for JNPT and GTIPL, etc. In any case, the JNPT has stated that inter-terminal transfer exists between JNPT and GTIPL and the proposed inter-terminal terminal charges are based on the tariff existing in the respective Terminals. In the absence of procedure for the transfer to GTIPL and the issues raised by the users remaining unaddressed, the proposed charges for inter-terminal transfer of containers between JNPT and GTIPL is deferred.

- (xLii). The levy of charges for Inter Terminal Rail Handling Operations (ITRHO) is governed by separate orders. The income arising out of levy of charges for ITRHO and the expenditure connected therewith are considered in the overall income / cost position of the JNPT. Further, the rate of ₹ 400 per TEU was approved commonly applicable at the container terminals operated by GTIPL and NSICT apart from JNPT as proposed by the JNPT at the relevant point of time. That being so, there is no case to consider any increase in the existing rate of ₹ 400/- per TEU.
- (xLiii). The JNPT has included a new provision under Note (5) of Schedule 4.2 (Handling charges with grab unloader) stating that when the rates are not available in the SOR of JNPT the same shall be adopted from the rates of other private terminal operators operating at JNPT on BOT basis. When sought to justify the proposal with cost details, the JNPT has stated that the clause is included with a view to make provision in the SOR for providing certain services in future and expressed its inability to furnish the cost details. Hence, the modification proposed by JNPT is not considered. The JNPT may, however, come up with a separate proposal for any new services it is likely to render in future using the relevant provisions applicable in the SOR in this regard.
- (xLiv). The port has proposed to increase the charges for using the weighbridge facility from the existing ₹ 2/- to ₹ 50/- per MT. The port has reported that the manual weigh bridge was replaced with electronic weighbridge with substantial capital expenditure and the existing rate is abnormally low. The reasons for not proposing a separate cost based rates for the new electronic weigh bridge at the time of replacement remains unexplained. Further, the rate of ₹ 50/- per tonne appears to be exorbitant though the port claims that the proposed rate is comparable with the rates prevailing in the market. It appears that the port is inadvertently

comparing the rate per vehicle with rate per MT. In view of the above, and recognizing the position reported by the port that the existing rate is very low, a 100% increase is considered for this tariff item and accordingly, a rate of ₹ 4/- per MT is approved. The additional financial implication in this regard is to be utilized to offset the balance left out deficit as brought in the earlier paragraph.

(xLv). The JNPT has proposed to include a provision under Schedule 4.3 Dwell time charges for dry bulk and general cargo that the Order dated 22 September 2009 issued by this Authority TAMP for sugar will apply till further Orders. In this connection, it is stated that the said Order dated 22 September 2009 was issued based on the directions from the Ministry of Shipping vide letters dated 21 August 2009 and 17 September 2009. The validity of the said order already expired on 31 March 2010 and this Authority has not extended it further as there was no direction from the Ministry in this regard. Hence, inclusion of the clause proposed by JNPT at this stage is not required.

(xLvi). As per existing SOR, the penalty for cancellation of VIA issued is prescribed only in Indian Rupee terms irrespective of the status of the container/ vessel whether foreign-going or coastal. The JNPT has proposed to introduce the penalty in US Dollar terms for VIA issued for Foreign Going Vessels on the premise that since foreign-going vessel attract charges denominated in US\$ but collected in equivalent Indian Rupees, it is logical to apply dollar rate for cancellation of VIA in respect of such vessel. However, the port has not furnished the basis for arriving at the rate of US\$ 180 per VIA. If the exchange rate of ₹62/- per US\$ is considered, the rate proposed by JNPT in equivalent Indian Rupees works out to ₹ 11,160/- per VIA as against the rate of ₹2179/- proposed for VIA issued for coastal vessels. Hence, the reasons for fixing the VIA cancellation charges for foreign vessel at a much higher level remains unexplained.

In any case, though the justification furnished by JNPT for levying the charge in US\$ terms for VIA issued for Foreign vessel appears to be logical, it has to be borne in mind that when different rates are prescribed for foreign and coastal vessel, the rate for coastal vessel shall be prescribed at not more than 60% of the rate fixed for foreign going vessel, as per the Govt. policy for coastal concession. The proposal of the JNPT is silent in this regard. Hence, the JNPT advised to come up with a proposal duly taking into consideration the coastal concession policy, along with the workings for arriving at the coastal rate. In view of the above, the proposal of JNPT for fixing dollar denominated rate for VIA cancellation for Foreign going vessels is not considered.

The JNPT has proposed the VIA cancellation charge at ₹ 2,179/- per VIA from the existing rate of ₹ 1,000/- per VIA seeking a 118% hike. Considering that this tariff item is a miscellaneous tariff item and the same has not been increased for a long time, a 50% increase over the existing rate is considered and a rate of ₹ 1,500/- per VIA (irrespective of foreign or coastal vessel) is approved.

(xLvii). (a). The existing SOR of JNPT under Schedule 6.4 contains rate for hiring of tugs at ₹ 10,000/- per hour or part thereof, irrespective of the capacity of the tugs. The JNPT has now proposed to prescribe Tug hire charges based on the capacity of the tugs and accordingly proposed rates at ₹ 24,000/-, ₹ 28,357/- and ₹39,000/- per hour for 30 Ton, 50 Ton and 60 Ton Bollard Pull Tugs respectively. The rates proposed by JNPT for different capacities are reportedly based on the capacity of the tugs and hiring charges payable by the port; however, the port has not furnished any cost details for arriving at the rates, despite specific request. It is not known why the port is reluctant to furnish the cost details when it claims that the rates are arrived based on the capacity of the tugs and year of hiring. In any case, considering that the hire charges payable by the port is based on the capacity of the tugs, prescription of capacity wise hire charges for tugs is considered.

As brought above, an increase of 12% is approved in the existing vessel related charges. Strictly speaking, this increase of 12% shall apply on tug hire charges also. However, it has to be recognized that the existing tug hire charge has not been revised since a long time and there is steep increase in the daily hire charges paid by the port for the hired tugs. Considering the above and in the absence of the cost details for the rates proposed by the port for different capacity of the tugs, the tug hire charges is fixed at 50% of the rates proposed by the port for the respective capacity of the tugs. Accordingly, the rate for tug hire charges is approved at ₹ 12,000/- for 30 Ton tug, ₹14,000/- for 50 Ton tug and ₹ 19,500/- for 60 Ton tug. The additional financial implication in this regard is to be utilized to offset the balance left out deficit as brought out earlier.

- (b). The existing SOR of JNPT under Schedule 6.4 contains rate for hiring of Pilot Launch at ₹ 1,500/- per hour or part thereof, irrespective of the capacity of the tugs. The JNPT has proposed to increase this rate by 4 times, to ₹ 6,000/- per hour. As in the case of tugs, the JNPT has not furnished any cost details for arriving at the proposed rate. The pilot launches are also hired by the port from outside agencies and which would have increased considerably since the existing rate was fixed. Hence, following the approach adopted in the case of tugs, an increase of 50% is approved over the existing rate.
- (c). The hire charges for survey launch, mooring launch and M.L. Shevali/ Apporva prescribed in the existing SoR are deleted as proposed by the port, since the port has stated that these launches have been disposed of.
- (d). The JNPT has proposed to introduce hire charges for Security launch and VIP launches (Speed boats) at ₹ 6,000/- and ₹ 1,300/- respectively. The proposed rates of JNPT are not supported with any cost details. The operating expenditure towards hiring of tugs and launches, inter-alia, comprises of one security launch and another launch 'Manas'. It appears that the rates proposed by JNPT for Security launches and VIP launches are for these two launches respectively.

The daily hire charge for Security launch, as reported by the port, is ₹ 24,200/-. The hourly rate works out to ₹ 1012.50. Hence, a rate of ₹ 2,000/- is approved on adhoc basis for Security launch as against ₹ 6,000/- proposed by the port.

Likewise, the daily hire charge for Manas is reported at ₹ 30,600/- per day and the hourly rate works out to ₹ 1,275/-. In the case of VIP launch, it appears that the port has proposed a rate of ₹ 1,300/- per hour just to recover the hire charges payable by it and has not considered any other expenditure/ overheads. Nevertheless, the proposal of the port in this regard is relied upon and the proposed rate is approved.

- (xLviii). The JNPT has proposed an increase of about 4 times in the manpower hiring charges prescribed at Schedule 6.5. Considering the increase in the salaries and wages to the Port employees and the tariff item being miscellaneous in nature, an increase of 100% is allowed for this tariff item.

The JNPT has proposed an increase of 50% over the existing rate prescribed for Mobile Fire Tender service charges. Since the major component of expenses towards this service appears to be manpower cost and the tariff item being miscellaneous in nature, the increase proposed by the port is considered.

- (xLix). As stated earlier, the validity of the existing Scale of Rates fixed in February 2011 is about to expire on 31 March 2014. Since the process of notification of the Order passed in this case may take some more time, the validity of the existing SOR of JNPT is deemed to have been extended beyond 31 March 2014 till the effective date of implementation of the Order passed.

14.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the JNPT which is attached as **Annex-II**.

14.2. The revised Scale of Rates and conditionalities will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2016. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

14.3. The validity of the existing Scale of Rates of JNPT is deemed to have been extended beyond 31 March 2014 till the effective date of implementation of the Order passed.

14.4. The tariff of the JNPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it may require the JNPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

14.5. In this regard, the JNPT is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority may call upon the port to submit its proposal for an ahead of schedule review. If the JNPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/2014]

Annex-I (a)

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Consolidated Income & Cost statement for the Port as a whole

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by JNPT			Estimates moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	Traffic									
	Container (TEUs)	8,76,368	10,27,951	12,08,133	13,00,000	14,00,000	15,00,000	13,00,000	14,00,000	15,00,000
	Bulk and others (Tonnes)	12,21,935	9,17,473	6,99,432	8,00,000	8,00,000	8,00,000	8,00,000	8,00,000	8,00,000
I	Total Operating Income									
	(i) Container handling income	24736.88	27633.27	31241.48	34259.25	36894.57	39529.90	33617.10	36203.03	38788.96
	(ii) Bulk handling income	636.97	394.66	707.34	391.96	462.25	545.14	571.63	571.63	571.63
	(iii) Marine income	16230.96	16672.72	18264.83	14130.54	14496.79	14789.36	21017.44	22079.33	22852.16
	(iv) Estate income (including income from BOT operators, other than Royalty/Revenue share)	15915.52	18586.99	19538.93	7922.07	8127.70	8342.16	19927.77	20334.23	20759.39
	Total - I	57520.33	63287.64	69752.58	56703.81	59981.31	63206.56	75133.94	79188.22	82972.14
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	(i) Container handling & storage	13216.74	15688.76	21238.56	23784.34	27158.81	31054.72	23241.82	25651.93	28184.64
	(ii) Bulk handling & storage	381.12	540.94	724.41	921.52	1055.58	1210.26	845.70	904.90	968.23
	(iii) Marine activity	8516.18	8035.83	8258.58	8398.42	19245.88	19923.40	8982.15	15752.61	16152.72
	(iv) Estate activity	8644.43	9576.13	13112.88	7387.09	7811.17	8290.59	13658.68	13921.65	14203.06
	Total - II	30758.47	33841.66	43334.43	40491.38	55271.45	60478.96	46728.35	56231.09	59508.65
III	Depreciation	7387.27	6573.45	7647.48	6655.82	10394.74	15146.15	6615.45	9448.66	13820.47
IV	Management & General Administration Expenses	10472.31	12394.35	13352.22	15582.28	17439.28	20161.37	14273.75	15259.03	17134.39
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	8902.28	10478.18	5418.45	-6025.67	-23124.16	-32579.91	7516.39	-1750.56	-7491.37
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	900.30	2,160.05	7,989.76	29.56	31.63	33.85	315.27	315.27	315.27
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	5,752.71	7,910.81	14,028.76	34,818.25	37,036.89	39,072.05	33,949.77	36,061.52	17,185.83
a	Pension, Gratuity & Leave Salary contribution	5,369.27	7,505.49	13,429.13	24,644.99	16,851.51	18,873.69	23,308.17	15,375.01	16,451.26
b	Contribution to State Govt. for ASIDE Scheme	0.00	0.00	1,630.00	10,000.00	20,000.00	20,000.00	10,000.00	20,000.00	0.00
c	Others	383.44	405.32	599.63	173.25	185.38	198.36	641.60	686.51	734.57
d	Less: Transfer from Infrastructure Reserve	0.00	0.00	1,630.00	10,000.00	20,000.00	20,000.00	10,000.00	20,000.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII a+b+c-d)	-4,852.41	-5,750.76	-6,039.00	-24,788.68	-17,005.26	-19,038.21	-23,634.50	-15,746.25	-16,870.56
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	4,049.87	4,727.42	-620.55	-30,814.35	-40,129.42	-51,618.12	-16,118.11	-17,496.81	-24,361.93
X	Capital Employed									
	(i) Business Assets	45113.61	48480.55	48817.81	82770.85	105300.82	266603.50	46007.28	51261.76	64341.11
	(ii) Business Related Assets	3820.06	3736.19	3625.59	3609.10	3489.21	8386.31	3507.26	3389.06	8287.85
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Assets funded from Escrow A/c	24489.97	30431.25	31646.11	0.00	0.00	0.00	30579.78	186346.45	196159.27
	Total - X	73,423.65	82,647.98	84,089.51	86,379.95	1,08,790.03	2,74,989.81	80,094.31	2,40,997.28	2,68,788.23
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i) Business Assets (16%)	7218.18	7756.88	7810.85	13243.33	16848.14	42656.56	7361.17	8201.87	10294.58
	(ii) Business Related Assets (6.35%)	242.57	237.25	230.23	306.77	296.58	712.84	222.71	215.21	526.28
	(iii) Social Obligation Assets (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Assets funded from Escrow A/c (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total - XI	7,460.75	7,994.13	8,041.08	13,550.10	17,144.72	43,369.40	7,583.88	8,417.08	10,820.86
XII	Capacity Utilization	68.65%	69.83%	72.89%	100.00%	100.00%	100.00%	78.66%	74.39%	79.46%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	7,460.75	7,994.13	8,041.08	13,550.11	17,144.71	43,369.40	7,583.88	8,417.08	10,820.86

XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-3,410.88	-3,266.71	-8,661.63	-44,364.46	-57,274.13	-94,987.52	-23,701.99	-25,913.89	-35,182.79
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)	-5.93%	-5.16%	-12.42%	-78.24%	-95.49%	-150.28%	-31.55%	-32.72%	-42.40%
XVI	Aggregate Net Surplus / (Deficit)	-15339.22			-196626.11			-84798.67		
XVII a	Balance surplus of 2006-07 to 2008-09 adjusted in the current tariff cycle as per paragraph 11 (xvii) (c) of tariff Order dated 18.2.2011								4565.62	
XVII b	Adjustment of past surplus / (deficit) for the years 2010-11 to 2012-13 based on actual performance								Nil	
XVII c	Adjustment of 50% of Royalty / Revenue share for the years 2010-11 to 2012-13 not transferred to Escrow Account								22037.31	
XVIII	Balance Net Surplus / (Deficit) for Tariff Period								-58195.74	
XIX	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income					-109.30%			-24.52%	

SUMMARY POSITION
(Rupees in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Operating Income		2015-16	Total	Net Surplus / (Deficit)		2015-16	Total	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			Average Surplus / Deficit %
		2013-14	2014-15			2013-14	2014-15			2013-14	2014-15	2015-16	
1	JNPT as a whole	75133.94	79188.22	82972.14	237294.30	-23701.99	-25913.89	-35182.79	-84798.67	-31.55%	-32.72%	-42.40%	-35.74%
(i)	Container	33617.10	36203.03	38788.96	108609.09	-27161.98	-20552.00	-24571.19	-72285.17	-80.80%	-56.77%	-63.35%	-66.56%
(ii)	Bulk	571.63	571.63	571.63	1714.89	-1089.62	-871.56	-966.82	-2928.00	-190.62%	-152.47%	-169.13%	-170.74%
(iii)	Marine	21017.44	22079.33	22852.16	65948.93	5076.68	-4676.40	-9295.20	-8894.92	24.15%	-21.18%	-40.68%	-13.49%
(iv)	Estate	19927.77	20334.23	20759.39	61021.39	-527.05	186.07	-349.59	-690.57	-2.64%	0.92%	-1.68%	-1.13%
	Total	75133.94	79188.22	82972.14	237294.30	-23701.97	-25913.89	-35182.80	-84798.66	-31.55%	-32.72%	-42.40%	-35.74%

176272.91

-84108.09

-34.60%

Estimated deficit for the years 2014-15 & 2015-16

-84798.66

(Deficit of 2013-14 not considered since the year 2013-14 is almost completed)

Balance surplus for the years from 2006-07 to 2009-10 as per last tariff order

4,565.62

Estimated Surplus in the Escrow Account as at the end of 2015-16,
adjusted in the estimated deficit for the tariff cycle 2013-14 to 2015-16

22,037.31

Balance deficit available now for Tariff adjustment

-
58,195.73Less: Additional income likely to accrue on account of revision of estate rentals,
assuming 20% increase over existing tariff**8218.72**

Balance deficit considered for Tariff adjustment

-49977.00Estimated surplus / (deficit) position as a % of operating income (excluding estate
income) for the years 2014-15 & 2015-16

-41.28%

Activity wise increase proposed based on the deficit reflected in each activity before
adjustments mentioned above on proportionate basisMarine 12% **2695.89**Bulk * 40% **457.30**Container * 40% **29996.80****33149.99**Balance left out ** **-16827.01**

Annex-I (b)

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES
Income & Cost statement for Container handling activity

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by JNPT			Estimates moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	Traffic (in TEUs)	8,76,368	10,27,951	12,08,133	13,00,000	14,00,000	15,00,000	13,00,000	14,00,000	15,00,000
I	Total Operating Income									
	(i) Handling charges	21080.90	24080.39	27503.45	29594.83	31871.35	34147.88	29594.83	31871.35	34147.88
	(ii) Storage Charges	1692.70	1926.44	2099.62	2259.28	2433.07	2606.86	2259.28	2433.07	2606.86
	(iii) Reefer Electricity & Monitoring	819.87	898.68	1379.84	1484.76	1598.98	1713.19	1484.76	1598.98	1713.19
	(iv) Income from Non-std. cargo	1121.82	703.78	249.57	268.55	289.20	309.86	268.55	289.20	309.86
	(v) Misc. container income	21.59	23.98	9.00	9.68	10.43	11.17	9.68	10.43	11.17
	(vi) Royalty from CFS Operator	0.00	0.00	0.00	642.15	691.54	740.94	0.00	0.00	0.00
	Total - I	24736.88	27633.27	31241.48	34259.25	36894.57	39529.90	33617.10	36203.03	38788.96
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	(i) Salary & Wages	6464.58	7828.52	9997.27	11196.94	12540.58	14045.44	10697.07	11445.88	12247.09
	(ii) Power	1070.26	1352.13	1786.08	2248.62	2833.26	3551.69	2056.43	2369.64	2716.62
	(iii) Fuel	639.90	612.36	813.95	1099.66	1486.88	2000.20	1249.18	1538.29	1763.52
	(iv) Repairs & Maintenance	130.28	106.62	145.10	161.16	179.32	199.23	161.16	179.31	199.21
	(v) Others	4911.72	5789.13	8496.16	9077.96	10118.78	11258.16	9077.98	10118.81	11258.20
	Total - II	13216.74	15688.76	21238.56	23784.34	27158.81	31054.72	23241.82	25651.93	28184.64
III	Depreciation	4797.40	5022.19	5972.59	5259.28	5526.11	6221.52	5223.66	4928.41	5570.27
		18014.14	20710.95	27211.15				28465.48	30580.34	33754.91
IV	Apportioned Management & General Administration Expenses	4945.50	6351.55	7126.63	9599.00	8680.29	9937.70	7616.80	7104.57	7887.31
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	1777.24	570.77	-3096.30	-4383.38	-4470.63	-7684.04	-2465.18	-1481.88	-2853.26
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	387.18	943.14	3578.54	0.00	0.00	0.00	141.06	144.13	147.39
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	4881.18	6833.81	13675.26	31517.99	34713.36	36478.96	30693.13	33743.83	14702.03
a	Pension, Gratuity & Leave Salary contribution	4700.10	6626.10	11725.21	21517.99	14713.36	16478.96	20350.77	13424.20	14363.89
b	Contribution to State Govt. for ASIDE Scheme	0.00	0.00	1630.00	10000.00	20000.00	20000.00	10000.00	20000.00	0.00
c	Others	181.08	207.71	320.05	0.00	0.00	0.00	342.36	319.63	338.14
d	Less: Transfer from Infrastructure Reserve	0.00	0.00	1630.00	10000.00	20000.00	20000.00	10000.00	20000.00	0.00
VIII	FMI Less FME (net of transfer from Infrastructure Reserve)	-4494.00	-5890.67	-8466.72	-21517.99	-14713.36	-16478.96	-20552.07	-13599.70	-14554.64
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	-2716.76	-5319.90	-11563.02	-25901.36	-19183.99	-24163.00	-23017.25	-15081.58	-17407.90
X	Capital Employed	35037.69	39206.34	42719.39	42963.23	50232.75	58396.23	39852.54	49622.50	63230.04
	(i) Business Assets	20116.36	23994.39	27745.79	42963.23	50232.75	58396.23	25904.55	34190.12	44770.58
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Assets funded from Escrow A/c	14921.33	15211.95	14973.60	0.00	0.00	0.00	13947.99	15432.38	18459.46
	Total - X	35037.69	39206.34	42719.39	42963.23	50232.75	58396.23	39852.54	49622.50	63230.04
XI	RoCE - Maximum permissible	3218.62	3839.10	4439.33				4144.73	5470.42	7163.29
	(i) Business Assets (16%)	3218.62	3839.10	4439.33	6874.12	8037.24	9343.40	4144.73	5470.42	7163.29
	(ii) Business Related Assets (6.35%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Assets funded from Escrow A/c (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total - XI	3218.62	3839.10	4439.33	6874.12	8037.24	9343.40	4144.73	5470.42	7163.29
XII	Capacity Utilization	68.65%	69.83%	72.89%	100.00%	100.00%	100.00%	78.66%	74.39%	79.46%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	3218.62	3839.10	4439.33	6874.12	8037.24	9343.40	4144.73	5470.42	7163.29
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-5935.38	-9159.00	-16002.35	-32775.48	-27221.23	-33506.40	-27161.98	-20552.00	-24571.19
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)				-95.67%	-73.78%	-84.76%	-80.80%	-56.77%	-63.35%
XVI	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income					-84.48%			-66.56%	

Annex-I (c)

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES
Income & Cost statement for Bulk cargo handling activity

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by JNPT			Estimates moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	Traffic (in Tonnes)	12,21,935	9,17,473	6,99,432	8,00,000	8,00,000	8,00,000	8,00,000	8,00,000	8,00,000
I	Total Operating Income									
	(i) Wharfage charges	212.78	309.73	147.14	173.53	204.65	241.35	168.30	168.30	168.30
	(ii) Storage Charges	414.30	80.32	558.67	218.43	257.60	303.80	401.58	401.58	401.58
	(iii) Misc. bulk income	9.89	4.61	1.53	0.00	0.00	0.00	1.75	1.75	1.75
	Total - I	636.97	394.66	707.34	391.96	462.25	545.14	571.63	571.63	571.63
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	(i) Salary & Wages	130.09	153.27	210.36	235.60	263.88	295.54	225.09	240.84	257.70
	(ii) Power	168.95	287.19	418.70	577.73	675.94	790.86	512.43	548.30	586.68
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Repairs & Maintenance	3.41	0.10	0.14	0.16	0.17	0.19	0.16	0.18	0.20
	(v) Others	78.67	100.38	95.21	108.02	115.59	123.68	108.02	115.58	123.65
	Total - II	381.12	540.94	724.41	921.52	1055.58	1210.26	845.70	904.90	968.23
III	Depreciation	114.40	114.27	114.21	113.87	28.39	26.04	113.87	28.39	26.04
		495.52	655.21	838.62				959.57	933.29	994.27
IV	Apportioned Management & General Administration Expenses	136.04	200.94	219.64	342.20	287.88	329.59	256.76	216.83	232.33
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	5.41	-461.49	-350.92	-985.64	-909.60	-1020.75	-644.70	-578.49	-654.97
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	9.97	13.47	81.02	0.00	0.00	0.00	2.40	2.28	2.17
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	99.56	136.30	256.58	452.78	309.59	346.75	439.77	292.23	312.20
a	Pension, Gratuity & Leave Salary contribution	94.58	129.73	246.72	452.78	309.59	346.75	428.23	282.47	302.24
b	Others	4.98	6.57	9.86	0.00	0.00	0.00	11.54	9.76	9.96
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-89.59	-122.83	-175.56	-452.78	-309.59	-346.75	-437.37	-289.95	-310.03
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	-84.18	-584.32	-526.48	-1438.41	-1219.20	-1367.50	-1082.07	-868.44	-965.00
X	Capital Employed	408.48	302.59	159.39				47.19	19.52	11.37
	(i) Business Assets	408.48	302.59	159.39	123.46	106.28	101.73	47.19	19.52	11.36
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Assets funded from Escrow A/c	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01
	Total - X	408.48	302.59	159.39	123.46	106.28	101.73	47.19	19.52	11.37
XI	RoCE - Maximum permissible	65.36	48.41	25.50				7.55	3.12	1.82
	(i) Business Assets (16%)	65.36	48.41	25.50	19.75	17.01	16.28	7.55	3.12	1.82
	(ii) Business Related Assets (6.35%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Assets funded from Escrow A/c (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total - XI	65.36	48.41	25.50	19.75	17.01	16.28	7.55	3.12	1.82
XII	Capacity Utilization	68.65%	69.83%	72.89%	100.00%	100.00%	100.00%	78.66%	74.39%	79.46%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	65.36	48.41	25.50	19.75	17.01	16.28	7.55	3.12	1.82
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-149.54	-632.73	-551.98	-1458.16	-1236.21	-1383.78	-1089.62	-871.56	-966.82
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)				-372.02%	-267.43%	-253.84%	-190.62%	-152.47%	-169.13%
XVI	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income					-291.43%			-170.74%	

Annex-I (d)

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES
Income & Cost statement for Vessel related activity

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by JNPT			Estimates moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	No. of vessels	2,761	2,531	2252	1,859	1,917	1,958	2331	2,427	2,507
	GRT of Vessels (in million)	88.98	86.69	83.66	64.72	66.40	67.74	86.56	89.99	93.14
	Average GRT	32,228.00	34,250.00	37,147.00	34,806.00	34,641.00	34,595.00	37,132.79	37,079.18	37,152.40
I	Total Operating Income									
	(i) Port Dues	4,321.98	4,423.39	4,848.84	3,751.29	3,848.52	3,926.19	5,579.59	5,861.49	6,066.66
	(ii) Pilotage	8,141.17	8,164.31	8,791.77	6,801.73	6,978.02	7,118.85	10,116.74	10,627.88	10,999.88
	(iii) Berth Hire	3,665.36	4,022.78	4,575.16	3,539.56	3,631.30	3,704.59	5,264.66	5,530.65	5,724.24
	(iv) Other income	102.45	62.24	49.06	37.96	38.94	39.72	56.45	59.31	61.38
	Total - I	16,230.96	16,672.72	18,264.83	14,130.54	14,496.79	14,789.36	21,017.44	22,079.33	22,852.16
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	(i) Salary & Wages	752.04	842.71	1,174.46	1,315.40	1,473.24	1,650.03	1,256.67	1,344.64	1,438.76
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00	2.00
	(iii) Fuel	992.75	1,074.36	1,152.30	1,119.29	1,441.74	1,846.71	1,713.48	2,037.07	2,255.93
	(iv) Repairs & Maintenance	131.54	538.45	158.85	150.73	163.11	176.08	172.91	188.75	205.63
	(v) Dredging	1,997.23	135.03	50.57	0.00	10,000.00	10,000.00	0.00	6,000.00	6,000.00
	(vi) Others	4,642.62	5,445.28	5,722.40	5,813.00	6,167.79	6,250.57	5,839.09	6,181.15	6,250.40
	Total - II	8,516.18	8,035.83	8,258.58	8,398.42	19,245.88	19,923.40	8,982.15	15,752.61	16,152.72
III	Depreciation	1,466.62	994.25	1,219.98	1,037.61	4,578.49	8,508.73	1,037.61	4,256.20	7,894.06
		9,982.80	9,030.08	9,478.56	9,436.03		28,432.13	10,019.76	20,008.81	24,046.78
IV	Apportioned Management & General Administration Expenses	2,740.62	2,769.31	2,482.45	3,118.63	6,327.15	7,579.90	2,681.09	4,648.54	5,618.87
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	3,507.54	4,873.33	6,303.82	1,575.88	-15,654.74	-21,222.67	8,316.59	-2,578.02	-6,813.49
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	254.04	569.05	2,092.13	29.56	31.63	33.85	88.19	87.90	86.83
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	647.12	803.83	1,488.94	2,701.15	1,913.88	2,134.28	2,511.28	1,786.19	1,928.33
a	Pension, Gratuity & Leave Salary contribution	546.77	713.27	1,377.46	2,527.89	1,728.50	1,935.92	2,390.77	1,577.05	1,687.44
b	Others	100.35	90.56	111.48	173.25	185.38	198.36	120.51	209.14	240.89
								2,511.28		
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-393.08	-234.78	603.19	-2,671.58	-1,882.25	-2,100.43	-2,423.09	-1,698.29	-1,841.50
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	3,114.46	4,638.55	6,907.01	-1,095.70	-17,536.98	-23,323.10	5,893.50	-4,276.31	-8,654.99
X	Capital Employed	8,267.57	7,415.86	7,045.88	6,909.52	4,271.34	1,59,984.21	5,983.14	1,40,342.37	1,42,744.55
	(i) Business Assets	8,267.57	7,415.86	6,066.58	6,909.52	4,271.34	1,59,984.21	5,105.10	2,500.59	4,001.29
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Assets funded from Escrow A/c	0.00	0.00	979.30	0.00	0.00	0.00	878.04	1,37,841.78	1,38,743.26
	Total - X	8,267.57	7,415.86	7,045.88	6,909.52	4,271.34	1,59,984.21	5,983.14	1,40,342.37	1,42,744.55
XI	RoCE - Maximum permissible	1,322.81	1,186.54	970.65				816.82	400.09	640.21
	(i) Business Assets (16%)	1,322.81	1,186.54	970.65	1,105.52	683.42	25,597.47	816.82	400.09	640.21
	(ii) Business Related Assets (6.35%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Assets funded from Escrow A/c (0%)									
	Total - XI	1,322.81	1,186.54	970.65	1,105.52	683.42	25,597.47	816.82	400.09	640.21
XII	Capacity Utilization	68.65%	69.83%	72.89%	100.00%	100.00%	100.00%	78.66%	74.39%	79.46%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	1,322.81	1,186.54	970.65	1,105.52	683.42	25,597.47	816.82	400.09	640.21
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	1,791.65	3,452.01	5,936.36	-2,201.22	-18,220.40	-48,920.57	5,076.68	-4,676.40	-9,295.20
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)				-15.58%	-125.69%	-330.78%	24.15%	-21.18%	-40.68%
XVI	Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income					-159.71%			-13.49%	

Annex-I (e)

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES
Income & Cost statement for Estate activity

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by JNPT			Estimates moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	Traffic (in TEUs)	8,76,368	10,27,951	12,08,133	13,00,000	14,00,000	15,00,000	13,00,000	14,00,000	15,00,000
I	Total Operating Income									
	(i) Rent on Land	5840.63	6621.24	7045.17	6753.66	6888.73	7026.51	7186.07	7329.79	7476.39
	(ii) Rent on Buildings	301.71	363.63	376.74	370.91	378.33	385.89	384.27	391.96	399.80
	(iii) Rent from Township	15.70	15.51	27.98	15.82	16.13	16.46	28.54	29.11	29.69
	(iv) Recovery of Electricity charges	298.43	536.26	547.64	589.89	648.88	713.76	602.40	662.64	728.91
	(v) Recovery of water charges	114.48	177.05	132.15	180.60	184.21	187.89	134.79	137.49	140.24
	(vi) Misc. Estate income	12.05	10.98	10.94	11.20	11.42	11.65	11.16	11.38	11.61
	(vii) Lease Rental from GTIPL	3385.67	3512.22	3644.33	0.00	0.00	0.00	3826.55	4017.87	4218.77
	(viii) Income from BOT operators other than Royalty/Revenue share	5946.85	7350.10	7753.98	0.00	0.00	0.00	7753.98	7753.98	7753.98
	Total - I	15915.52	18586.99	19538.93	7922.07	8127.70	8342.16	19927.77	20334.23	20759.39
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	(i) Salary & Wages	38.26	42.99	67.99	76.15	85.29	95.52	72.75	77.84	83.29
	(ii) Power	944.29	1134.26	1266.46	1481.76	1733.66	2028.38	1355.11	1449.97	1551.47
	(iii) Repairs & Maintenance	487.39	661.21	447.08	478.38	511.86	547.69	478.38	511.87	547.70
	(iv) Others	2465.17	1956.19	4929.73	5350.81	5480.37	5618.99	5350.82	5480.35	5618.98
	(v) Expenses on BOT contracts	4709.32	5781.48	6401.62	0.00	0.00	0.00	6401.62	6401.62	6401.62
	Total - II	8644.43	9576.13	13112.88	7387.09	7811.17	8290.59	13658.68	13921.65	14203.06
III	Depreciation	1008.85	442.74	340.70	245.06	261.75	389.86	240.31	235.66	330.10
		9653.28	10018.87	13453.58	7632.15	8072.92	8680.44	13898.99	14157.31	14533.16
IV	Apportioned Management & General Administration Expenses	2650.15	3072.55	3523.51	2522.45	2143.96	2314.17	3719.10	3289.09	3395.88
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	3612.09	5495.57	2561.84	-2232.53	-2089.18	-2652.45	2309.68	2887.83	2830.35
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	249.11	634.39	2238.07	0.00	0.00	0.00	83.62	80.96	78.88
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	124.85	136.87	237.98	146.34	100.06	112.07	305.57	239.27	243.28
a	Pension, Gratuity & Leave Salary contribution	27.82	36.39	79.74	146.34	100.06	112.07	138.40	91.29	97.69
b	Others	97.03	100.48	158.24	0.00	0.00	0.00	167.17	147.98	145.59
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	124.26	497.52	2000.09	-146.34	-100.06	-112.07	-221.95	-158.31	-164.40
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	3736.35	5993.09	4561.93	-2378.87	-2189.25	-2764.52	2087.73	2729.52	2665.95
X	Capital Employed	29709.90	35723.18	34164.85	36383.73	54179.66	56507.65	34211.44	51012.88	62802.27
	(i) Business Assets	16321.20	16767.70	14846.05	32774.64	50690.45	48121.33	14950.44	14551.53	15557.88
	(ii) Business Related Assets	3820.06	3736.19	3625.59	3609.10	3489.21	8386.31	3507.26	3389.06	8287.85
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Assets funded from Escrow A/c	9568.64	15219.30	15693.21	0.00	0.00	0.00	15753.75	33072.29	38956.54
	Total - X	29709.90	35723.18	34164.85	36383.73	54179.66	56507.65	34211.44	51012.88	62802.27
XI	RoCE - Maximum permissible	2853.97	2920.08	2605.59				2614.78	2543.45	3015.54
	(i) Business Assets (16%)	2611.39	2682.83	2375.37	5243.94	8110.47	7699.41	2392.07	2328.24	2489.26
	(ii) Business Related Assets (6.35%)	242.57	237.25	230.23	306.77	296.58	712.84	222.71	215.21	526.28
	(iii) Social Obligation Assets (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Assets funded from Escrow A/c (0%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total - XI	2853.96	2920.08	2605.60	5550.71	8407.05	8412.25	2614.78	2543.45	3015.54
XII	Capacity Utilization	68.65%	69.83%	72.89%	100.00%	100.00%	100.00%	78.66%	74.39%	79.46%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	2853.96	2920.08	2605.60	5550.71	8407.05	8412.25	2614.78	2543.45	3015.54
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	882.39	3073.01	1956.33	-7929.58	-10596.30	-11176.77	-527.05	186.07	-349.59
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)				-100.09%	-130.37%	-133.98%	-2.64%	0.92%	-1.68%
XVI	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income				-121.77%			-1.13%		

SCALE OF RATES

CHAPTER – I

1.1 DEFINITIONS – GENERAL

- (i) **"Coastal Vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii) **"Inland Vessel"** shall mean any vessel registered as such under the provisions of Inland Vessels Act, 1917.
- (iii) **"Foreign Going Vessel"** shall mean any vessel other than Coastal vessel *and inland vessel*.
- (iv) **"Cold move"** shall mean the movement of the vessels without the main engines in operation.
- (v) **"Hazardous Chemicals"** mean and include the chemicals referred under Schedule-I, Schedule-II and Schedule-III of Manufacture, Storage and Import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.
- (vi) **"Port Area"** shall mean the custom notified area of the port.
- (vii) **"Port Limit"** shall mean the boundary limits of the port as notified by the Central Government in the Gazette of India in terms of Section 4 (2) of the Indian Ports Act, 1908.
- (viii) **"Normal Container"** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (ix) **"Reefer Container"** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (x) **"Hazardous Container"** shall mean a container containing hazardous goods as classified under *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*.
- (xi) **"Transshipment Container"** shall mean a container, which is discharged from one vessel stored in the yard and transported through other vessel.
- (xii) **"Over Dimensional Container"** shall mean a container, carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiii) **"Shut out Container"** shall mean a container which enters into the Port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be shut out container.
- (xiv) **"Back To Town Container"** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reasons and taken back to town.
- (xv) **"VIAN"** means Vessel Identification Advice Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i)
 - (a) A foreign Going Vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b) A Foreign Going Vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by Director General of Shipping.
 - (c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods *or the time of conversion, as specified in Jawahar Customs Conversion Certificate, if the conversion takes place in JNP, whichever is later shall be applicable for the purpose of calculation of tariff.*
 - (d) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going vessel rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e) For dedicated Indian costal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign run' category for the purpose of levying vessel related charges; and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii)
 - (a) Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian rupees at the *market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or any other Public Sector Bank as may be decided by the port from time to time.* The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
 - (b) Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees based on the *market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or any other Public Sector Bank as may be decided by the port from time to time,* prevalent on the date of entry of the vessel in case of Import containers; and on the date of arrival of the containers in the port premises in case of export containers.

- (iv) A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v) For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (vi) (a) The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b) The cargo /container related charges for all Coastal cargo / containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
- (c) In case of cargo related charges, the concessional rate should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (d) In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (e) For the purpose of this concession, cargo / container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (f) The charges for coastal cargo / containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (vii) Interest on delayed payments / refunds:
- (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the JNPT shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b) The rate of penal interest will be 16.75%. The penal interest rate will apply to both the JNPT and the port users equally.
- (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the JNPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (viii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (ix) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (x) The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Port.
- (xi) (a) Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the JNPT can submit a suitable proposal to the TAMP.
- (b) Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an adhoc basis till the rate is finally notified.
- (c) The adhoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/Terminal and the concerned user(s).
- (d) The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an adhoc manner will be recognized as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xii) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The JNPT may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) The JNPT may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the JNPT should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

CHAPTER – II
VESSEL RELATED CHARGES

2.1. SCHEDULE OF PORT DUES:

Sr. No.	Vessels Chargeable	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel
		Foreign going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)	
1	(a) Bulk Carriers	0.1552	4.08	The charges are payable on each entry into the Port.
	(b) Container vessels	0.12	3.14	
	(c) Car Carrier Vessels (Ro-Ro)	0.0776	2.03	
2	Vessels of 10 tonne and upward other than those covered above (except fishing boats)	0.12	3.14	- do-
3	Tug Boats and river boats whether propelled by steam or diesel or other mechanical means	0.12	3.14	-do-
4	Off-shore vessels	-	1.05	-do-

Notes:

- (1) (i) Port Dues of a vessel entering the Port of Jawaharlal Nehru will be assessed on its total GRT at the rate shown against the relevant vessel group.
- (i) Port Dues shall be applicable as coastal or foreign-going as per the status of the vessel at the time of entry into the Port.
- (2) A vessel entering the Port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (3) A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for the purposes of repairs) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (4) Port dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:
 - (i) Vessel entering the port for repairs, dry docking in bunkers, provisions or water or for change of goods or discharging any sick member of the crew and sailing from the port without taking in passengers or cargo.
 - (ii) Telegraph vessel.
- (5) (i) A vessel in distress with cargo or property brought into the port shall be charged full port dues.
- (ii) A vessel in distress without any cargo brought into the port shall be charged 75% of the port dues.
- (6) A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.
- (7) For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of the International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.
- (8) **MBPT PORT DUES:**

Vessels Chargeable	Rate per GRT	Due how often chargeable in respect of same vessel
A vessel, which enters the Mumbai Port limits, but does not discharge or take in any cargo or passenger for the MBPT (with the exception of such unshipment and reshipment of cargo as may be necessary for purpose of repairs).	32% of the Port dues as prescribed in the MBPT Scale of Rates from time to time.	The due is payable on each entry into the Port.

2.2. A. SCHEDULE OF PILOTAGE-CUM-TOWAGE FEE:

Sr. No.	Size of Vessels	Rate per GRT	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1	First 30000 GRT	0.2667	6.99
2	Above 30000 upto 60000 GRT	0.2137	5.59
3	Above 60000 GRT	0.1869	4.89

2.2. B. SCHEDULE OF SHIFTING CHARGES FOR SHIFTING WITHIN THE SAME TERMINAL:

Sr. No.	Size of Vessels	Rate per GRT	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1	First 30000 GRT	0.0533	1.40
2	Above 30000 upto 60000 GRT	0.0427	1.11
3	Above 60000 GRT	0.0373	0.97

2.2. C. SCHEDULE OF SHIFTING CHARGES FOR SHIFTING FROM ONE TERMINAL TO ANOTHER, BOMBAY PORT LIMITS, ANCHORAGE OR ANYWHERE WITHIN THE JNPT LIMITS (OTHER THAN 2.2 B)

Sr. No.	Size of Vessels	Rate per GRT	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1	First 30000 GRT	0.1333	3.49
2	Above 30000 upto 60000 GRT	0.1068	2.79
3	Above 60000 GRT	0.0934	2.44

Notes:

- (1). The above charges leviable for piloting-cum-towing of the vessels in and out of harbour as shown in the Schedule shall include services of pilots and tugs and other craft as may be required for one inward and one outward operations and shifting/s of vessels for 'port convenience'. Shifting at the request of the Vessels/**Terminals** will attract separate shifting charges.
- (2). The minimum charges under the schedule for Pilotage – towage fees for each visit to the Port shall be **US\$ 211.68** for Foreign-going vessels and **₹5547.71** for Coastal vessels.
- (3). Pilotage-cum-Towage shall be charged 50% of the prescribed rates for inward and outward leg of the vessel depending upon the status of the vessel at each leg i.e. either Foreign-going or Coastal.
- (4). No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
 - (i). "Port Convenience" is defined to mean the following:
 - (a). If a working cargo vessel at berth or / anchorage is shifted / unberthed for undertaking hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE."
 - (b). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate an ousting priority, vessels, which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated "PORT CONVENIENCE".
 - (c). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which cannot be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions such vessel is considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (d). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessels shifts, another vessel cannot be berthed at the adjacent berth due to length restrictions such shifting is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE."
 - (e). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent berth to be kept vacant for safety reason is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE."
 - (ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:
 - (a). Non-cargo vessel which in any case have to vacate berth when cargo vessels arrive.
 - (b). Vessels using the berth exclusively for over side loading/discharge.
 - (c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

2.2. D. COLD MOVE CHARGES:

Sr. No.	Description	Rate
a)	In case the vessel has to be brought in and taken out as cold move.	Twice the normal rates.
b)	In case the vessel has one way cold move with engines shut off and the other way normal move with engines running.	One and half times the normal rates.
c)	Any shifting with cold move.	Twice the normal rates.

2.2. E. CANCELLATION CHARGES AND DETENTION CHARGES FOR PILOTS:

Sr. No.	Description	Rate	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1	a) Cancellation of requisition of Pilot with more than 4 hours notice.	Nil	Nil
	b) Cancellation of requisition for the services of Pilot with less than four hours notice.	70.56	1849.23
2	Detention of Pilot for more than 30 minutes beyond the booking time for which the requisition is made.		
	(a) For the first hour	70.56	1849.23
	(b) For subsequent hours or part thereof	35.28	924.62

2.2. F. PILOTAGE FEE FOR VESSELS NOT REQUIRING TUG ASSISTANCE:

Sr. No.	Description	Rate per GRT	
		Foreign going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1	Pilotage for Vessels not requiring tug assistance	0.0986	2.59

Note: The minimum charges for each visit to JN Port shall be **US\$ 141.12** in case of foreign going vessels and **₹3698.46** in case of Coastal vessels.

2.3. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES:

Sl. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1	For occupying JNPT Berth		
	All Berths including Landing Jetty	0.0041	0.1008
2	For occupying Anchorage Berth	0.0020	0.0448

2.4. SCHEDULE OF FRESH WATER CHARGES (for water supplied to vessels for their own use):

Sr. No.	Description		Rate per metric tonne
1	Foreign going vessel	US\$	2.82
2	Coastal Vessel	₹	73.96
3	ONGC Supply Vessels	₹	73.96

2.5. SCHEDULE OF GARBAGE COLLECTION CHARGES:

Sr. No.	Description	Unit	Rate per ship / hired port craft per visit of the garbage collector to the ship / hired port craft
1	Charges for collection of garbage from ships and hired port crafts.	₹	560.00

Notes:

- (1) A composite berth hire charge shall be levied, at the rate of **US\$ 0.2054** per hour or part thereof in respect of foreign-going boat/barge or a country craft and at the rate of **₹5.38** per hour or part thereof in respect of coastal boat/barge or a country craft occupying any of the JNPT berths or assisting in over side operation of a steamer berth along side any of the berths or at anchorage for purposes of cargo operation or any other purpose.

- (2) A Composite berth hire charge shall be levied at the rate of **₹141.12** per day or part thereof in respect of small crafts (*), passenger launches or country crafts other than those hired by the JNPT, mooring at the landing jetty or any other berth.

*(A small craft shall mean a vessel not more than 20 meters in length).

- (3) (i) Vessels shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges for the periods mentioned below:
- Container/Car carrier vessels - 2 Hours.
 - All other than vessels at (a) above - 6 Hours.
- (ii) Cargo operation in respect of the container vessel shall be considered complete after container lashings for which a period of 4 hours will be allowed after completion of loading.
- (iii) Cargo operation in respect of the export of Rice, Wheat and Direct Reduced Iron shall be considered complete after inerting/fumigation and survey. The time allowed for fumigation, inerting and survey shall be reckoned as 24 Hours after completion of loading operations.
- (iv) Cargo operation in respect of the export of Liquid Cargo shall be considered complete after pigging out/flushing out operations. The time for flushing out/pigging out shall be reckoned as 8 Hours after completion unloading where ships equipment is involved.
- (v) All the vessels shall commence cargo operations within the time schedule specified below from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in note - (viii) below.
- Bulk/Tanker Vessels 4 Hours
 - All other Vessels 1 Hour
- (vi). Vessels idling the Port's Cargo operation facilities due to not being ready to work even though the port is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (viii) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.
- (vii) Vessels carrying liquid cargo like Furnace Oil, Carbon Black Feed Stock (CBFS) and Bright Stock, viscous grades of lube oil, must have adequate heating arrangements on board the vessel to ensure and maintain the following average discharges rates for effective working of 20 hours per day.
- Furnace oil 400 MT per hour.
 - Carbon Black Feed Stock 300 MT per hour
 - Bright Stock 40 MT per hour.
- In case it is observed that a vessel taken to berth does not have proper heating arrangements in working condition and the discharge rate is less than the above specified rates, JNPT reserves the right to pull the vessel out at the cost and risk of the vessel agent in case any other vessel is waiting for berthing or to charge the penal berth hire mentioned at Note - (viii) below, if the vessel is permitted to continue discharge.
- (viii) Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond the prescribed hours mentioned above:

Sr. No.	Description	Rate per GRT	
		Foreign Going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1	Upto 6 hours	0.0423	1.11
2	Above 6 hours but upto 12 hours	0.1270	3.33
3	Above 12 hours but upto 18 hours	0.2540	6.65
4	Above 18 hours per day or part of thereof	0.3387	8.87

- (ix) Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessels is attributable to the port or to adverse tidal conditions or bad weather and rain either before commencing cargo operation or during cargo operation on or after completion of cargo operation.
- (x) If the berth is not immediately required, the port at its discretion, may allow a vessel to occupy berth after completion of cargo operation till such time as declared by the Port without attracting the penal berth hire. In this case normal berth hire charges shall be levied.
- (4) (a) There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.

- The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (b) There shall be a "Penal Berth Hire" equal to one day's berth hire charge for a false signal.
- "False Signal is defined as inability of the vessel to sail at the pilot booked time or at the pilot boarding time, if the pilot boards on booked time but vessel sails after the booked time due to any of the following reasons:
1. Incomplete cargo operations inclusive of lashings and checking of reefer containers and documentation.
 2. Inadequate GM (Metacentric Height)
 3. Failure of Main Engine or any other machinery which may affect / delay the unmooring operations / sailing.
 4. Non-availability of full power as per ship's manoeuvring characteristics.
 5. All dues to the port relating to the ship not having been settled.
 6. Original valid port clearance not on board.
 7. Certificate of Health Inspection not on board.
 8. Immigration NOC not on board.
 9. Non compliance with any of the port or statutory rules, regulations and requirements.
 10. All crew not on board as per the minimum safe manning certificate of the vessel.
 11. Actual draft more than the declared draft resulting in cancellation of sailing.
 12. Navigational equipment (s) inoperational.
 13. Any other reason attributable to Vessel / Vessel Agents."
- (c) The Master/Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with the favourable tidal and weather conditions.
- (d) The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- (5) The period of 1 hour for levy of berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies berth/jetty / anchorage berths. The berth hire charges are composite charges inclusive of work beyond normal shift hours including Sundays and holidays.
- (6) For priority berthing, fees equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges for the period of stay, whichever is higher, shall be levied extra.
- (7) For Ousting priority, fees equivalent to 100% of the normal Berth Hire charges for actual period of stay shall be levied extra.
- (8) The fees for according 'priority/ ousting priority' realized in advance along with the requisition for priority/ousting priority shall be refunded if berthing is allowed only in the normal course of the vessel's arrival turn.
- (9) The berth hire for the period in which the status of the vessel changes shall be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant hour.
- (10) Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth due to breakdown of port owned equipment or power failure or any other reasons attributable to the Port.
- (11) Berth hire charges for Shallow Water Berth, Port Craft and Port Craft Jetty:
- Schedule No.2.3 of Berth Hire subject to a minimum of 20% discount in the applicable rates will apply to these berths. Note No.1 and 2 to the Berth Hire Charges shall also be applicable to the above mentioned berths.

CHAPTER – III

CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERISED CARGO

GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i) Containers less than and upto 20 feet in length will be reckoned as one TEU for the purpose of Tariff.
- (ii) All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed in clause 3.3.1.
- (iii) Handling charges for container more than 40' length and upto 45' in length will be 200 per cent of the applicable charges prescribed in clause 3.3.1.
- (iv) Containers other than that of standard size requiring special devices or slings for handling will be charged twice the applicable charges under clause 3.3.1. Such a container will also include damaged containers and any other types requiring special devices.

3.3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the port.

A. NORMAL CONTAINERS/REEFER CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to Container Yard or vice versa	3,094.00	2,499.00	1,856.40	1,499.40
2	From Container Yard to Container Freight Station or vice versa	1,100.40	1,100.40	1,100.40	1,100.40
3	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1,547.00	1,547.00	1,547.00	1,547.00
4	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	476.00	476.00	476.00	476.00

B. HAZARDOUS CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container Loaded	Coastal Container Loaded
1	From Ship to Container Yard or vice versa	3,868.20	2,321.20
2	From Container Yard to Container Freight Station or vice versa	1,376.20	1,376.20
3	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1,933.40	1,933.40
4	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	595.00	595.00

C. TRANSHIPMENT CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)		Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	1 – 3000 TEUs	3,570.00	3,094.00	2,142.00	1,856.40
2	3001 – 6000 TEUs	3,332.00	2,856.00	1,999.20	1,713.60
3	6001 – 9000 TEUs	3,094.00	2,618.00	1,856.40	1,570.80
4	Thereafter	2,856.00	2,380.00	1,713.60	1,428.00

Notes:

- (1) Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2) A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose the identity as transshipment container and shall be treated as normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (3) Sliding Volume discount for transshipment containers on incremental traffic moved between Cochin Port/Tuticorin Port and JNPT are as follows:

Volume TEUs per year	1st year rebate	2nd year rebate	3rd year rebate	4th year rebate
Upto 6000 TEUs	Nil	Nil	Nil	Nil
6001 – 9000 TEUs	280.00	210.00	140.00	Nil
9001 – 15000 TEUs	350.00	280.00	210.00	Nil

- (4). Parking space for mobile harbour container handling cranes and relevant equipments away from berths, free of cost to port customers.

D. OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to Container Yard or vice versa	6,188.00	4,998.00	3,712.80	2,998.80
2	From Container Yard to Container Freight Station or vice versa	2,202.20	2,202.20	2,202.20	2,202.20
3	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	3,094.00	3,094.00	3,094.00	3,094.00
4	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	952.00	952.00	952.00	952.00

E. SHUTOUT CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU	
		Foreign-going vessel (US\$)	Coastal Vessels (₹)
1	Shutout Charges	49.0160	2,140.60
2	Transportation of shutout container from any place in the Port to quay and back to the designated area irrespective of location inside the terminal.(₹)	1,785.00	1,785.00

Shut out charges are not to be levied on the following instances:

- When a vessel is required to sail with shut outs for accommodating another vessel on Port request.
- The vessel has to sail at the first available tide if the Terminal cannot complete the operations.
 - The vessel along side is forced to sail so as to accommodate the incoming vessel due to tidal restrictions.
- When containers could not be loaded on board by Port due to break down of cranes.
- When containers could not be loaded on board due to bad weather conditions.

F. REEFER MONITORING AND CONNECTION:

Sr. No.	Description	Rate per TEU			
		Foreign going vessel (In US \$)		Coastal Vessel (In ₹)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours of part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	4.9028	4.9028	214.20	214.20

Note: Additional electricity charges at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Restow Containers also.

G. OTHER SERVICES RENDERED:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for Delivery.	2,023.00	2,023.00	2,023.00	2,023.00
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	238.00	238.00	238.00	238.00

Note : The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.3.2. REBATES:

With the prior permission of JNPT authorities, rebates as follows shall be applicable to port users for carrying out various operations with their own arrangements when the JNPT equipments are out of order or not available because they are hired to other user or for any other reason.

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign vessels		Coastal vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.(a)	If the ship's gears are used for loading/unloading containers from ship to shore or vice versa –				
	Upto 20' in length	714.00	714.00	428.40	428.40
	Over 20' in length	952.00	952.00	571.20	571.20
1.(b)	Transshipment containers handled at Shallow draught berth				
	Upto 20' in length	357.00	357.00	214.20	214.20
	Over 20' in length	476.00	476.00	285.60	285.60
2	If the Port user employs his own Tractor Trailer (TT) for transporting containers from Quay to container yard or vice versa -				
	Upto 20' in length	357.00	357.00	214.20	214.20
	Over 20' in length	536.20	536.20	322.00	322.00
3	If the user brings his own equipment for lifting containers from container yard to truck and vice versa				
	Upto 20' in length	298.20	298.20	298.20	298.20
	Over 20' in length	446.60	446.60	446.60	446.60
4	Rebate on Shut out charges on Containers shut out from Private yard				
	Upto 20' in length US\$	20.8250	-	546.00	-
	Over 20' in length US\$	31.2375	-	819.00	-

5. If the Port User provides lashing/unlashing gang for lashing operations of containers, then a rebate of ₹36.40 per foreign container and ₹22.40 per coastal container in handling charges shall be allowed. The rebate shall be limited to the number of containers actually lashed.
6. Any vessel performing more than 1000 TEUs in a single call shall qualify for a rebate amounting to the following percentage of the total handling charges applicable for the vessel:

- More than 1000 TEUs but upto 1200	2%
- More than 1200 TEUs but upto 1500	3%
- More than 1500 TEUs but upto 1800	4%
- More than 1800 TEUs but upto 2200	5%
- More than 2200 TEUs but upto 2600	6%
- More than 2600 TEUs	7%
7. No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipments.

3.3.3. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In US\$) Foreign		Rate per container per day or part thereof (In ₹) Coastal	
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length
1	Non-ICD Import & Export - Loaded				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	16-30 days	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	Thereafter	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00
2	Non-ICD Import & Export -Empty				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	16-30 days	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	Thereafter	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00
3	ICD Import & Export –Loaded moved by Road				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-7 days	3.2099	6.4198	140.00	280.00
	8-15 days	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	16-30 days	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	Thereafter	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00
4	ICD Import & Export – Empty moved by Road				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	16-30 days	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	Thereafter	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00
5	ICD Import & Export – Loaded or Empty moved by Rail				
	First 7 days	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	2.825	5.65	123.20	246.40
	16-30 days	3.4034	6.8068	148.40	296.80
	31-45 days	6.8068	13.6136	296.80	595.00
	Thereafter	13.6136	27.2272	595.00	1,188.60
6	Transshipment - Loaded				
	First 10 days	Free	Free	Free	Free
	11-45 days	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	Thereafter	7.7350	15.4700	337.40	676.20
7	Transshipment - Empty				
	First 10 days	Free	Free	Free	Free
	11-30 days	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	31-45 days	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	Thereafter	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00
8	Shutout – Loaded & Empty				
	1-15 days	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	16-30 days	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	Thereafter	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00
9	Back to Town – Loaded & Empty				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	3.8675	7.7350	169.40	337.40
	16-30 days	7.7350	15.4700	337.40	676.20
	Thereafter	15.4700	30.9400	676.20	1,351.00

Notes :

- (1). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.
- (2). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (6) & (7) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item No.1 or 2 as applicable.
- (3). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (3) & (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (4). A container from foreign port landing at the JNPT for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/delivery.
- (7). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges. *The above charges shall be applicable for all types of charges like handling, dwell time, shut-out, etc.*
- (9). In case of stuffing/de-stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export/import containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing/ de-stuffing and intimation to Port.
- (10). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the de-stuffing is completed.
- (11). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers (whether import/export/transshipment) shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing/arrival of the container, whichever is earlier subject to the following:
 - (i). The consignee/consignor can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee/consignor chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that :-
 - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the Port premises; and
 - (b) the Line shall pay all Port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing of cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be moved by the line / consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
- (12). The storage charges shall not accrue for the period during which the JNPT is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.

3.3.4. CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:**HATCH COVER CHARGES****A. OPENING OF HATCH COVER AND REPLACING IT :**

Description	Rate per Hatch Cover	
	Foreign-going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
When placing it on the quay	73.5182	1,926.40
Without placing it on the quay	29.4000	771.40

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

B. ONE HATCH TO ANOTHER HATCH OR WITHIN THE SAME HATCH:

Description	Rate per TEU			
	Foreign-going vessels (in US\$)		Coastal Vessels (in ₹)	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a) Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	24.5028	24.5028	642.60	642.60
(b) Other than (a) mentioned above	98.0210	98.0210	2,573.20	2,573.20

3.3.5. STORAGE CHARGES ON UNCLEARED GOODS:

Dwell time charges to be levied in respect of cargo which are sold in accordance with Sections 61 and 62 of Major Port Trusts Act, 1963-

Description	Rate per metric tonne per day (in ₹)
Storage of cargo in covered space destuffed from the long standing containers in case the original consignee comes forward to take delivery of cargo	35.70
Warehouse rental charges from 6th day till 20th day (both days inclusive) after the date of confirmation of sale of the uncleared cargo. First 5 working days are free.	107.10
Warehouse rental charges from 21st day onwards after the date of confirmation of sale of the uncleared cargo.	142.80

3.3.6. PROCEDURE AND CHARGES FOR INTER TERMINAL TRANSFER OF TRANSHIPMENT OF CONTAINERS BETWEEN THE JNPT AND THE NSICT**A. Procedure for handling transshipment (TP) containers:**

- (i). TP Containers discharged at the JNPT and bound to be loaded at the NSICT will be transported by the JNP TTs; and the JNP RTGCs will discharge these containers in the NSICT yard of 4G.
- (ii). Similarly, TP Containers discharged at the NSICT and bound to be loaded at the JNPT will be discharged by the NSICT by using its RTGCs and TTs in CY31 of the JNPT.

B. Charges for handling TP Containers between JNPT and NSICT:

- (i). If a container is discharged by the JNPT and loaded by the NSICT at its terminal, the charges will be as under:
50% of transshipment container handling charges as per the JNPT Scale of Rates will be charged to the Line by the JNPT. For the same container the NSICT will charge 50% of the transshipment container handling charges as per its Scale of Rates and, in addition, also levy a charge of ₹ 1,428/- (for 20' Container) and ₹ 2,142/- towards inter-terminal transfer.
- (ii). If a container is discharged by the NSICT and loaded by the JNPT at its terminal, the charges will be as under:
The NSICT will charge 50% of transshipment container handling charges to the Line as per its Scale of Rates. For the same container the JNPT will charge 50% of TP handling charges as per its Scale of Rates; and, in addition, also levy a charge of ₹ 1,794.80 (for 20' container) and ₹ 2,692.20 (for 40' container) towards inter-terminal transfer.

3.3.7. Inter Terminal Rail Handling charges is ₹ 400/- for 20' Container and ₹ 800/- for 40' container at all the JNPT Terminals.

CHAPTER-IV

CHARGES FOR DRY BULK AND GENERAL CARGO

4.1. WHARFAGE :

Sr. No.	Classification	Foreign Rate per Metric Tonne (In ₹)	Coastal Rate per Metric Tonne (In ₹)
1	Cereals/Pulses/Oilseeds	45.50	27.30
2	Foodgrains	45.50	27.30
3	Oil Cakes	45.50	27.30
4	Sugar	52.50	31.50
5	Salt	45.50	27.30
6	Pig Iron	136.50	81.90
7	Steel and Metal Scrap	91.00	54.60
8	Steel Pipes : a) Length less than 12 mtrs	164.50	98.70
	b) Length 12 mtrs or above	189.00	113.40
9	Steel Coils	150.50	90.30
10	Iron Ore Pellets	80.50	80.50
11	Iron Ore Fines and lumps	52.50	52.50
12	Bauxite	70.00	42.00
13	Direct Reduced Iron/Hot Briquette Iron	80.50	48.30
14	Sized Coal having not more than 10mm dia-mtr	52.50	31.50
15	Asbestos	105.00	63.00
16	Arms & Ammunition	175.00	105.00
17	Over Dimensional Cargo	875.00	525.00
18	Break Bulk	150.50	90.30
19	Machinery Parts	150.50	90.30
20	Limestone	77.00	46.20
21	Cement : - upto 5.0 lacs tones per annum	59.50	35.70
	- above 5.0 lacs tones per annum	53.55	32.13
22	Cement Clinker	59.50	35.70
23	Wood pulp	59.50	35.70
24	Paper Rolls	59.50	35.70
25	Timber/Wood/Bamboo per MT	105.00	63.00
	Per cu mtr	91.00	54.60
26	Steel Slab/Steel billets	189.00	113.40
27	Unenumerated items	189.00	113.40
28	Cargo abandoned/excess landed / confiscated by customs, uncleared/ condemned by Port Health Authority and ultimately destroyed by JNPT/Salvaged.	70.00	42.00

Note:

Before classifying any cargo under "unspecified" category under the wharfage schedule, the relevant customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule.

4.1.2. VOLUME DISCOUNT FOR HANDLING CEMENT :

Vessels carrying Cement will be eligible for availing discounts on incremental traffic.

Traffic	Discount
Upto 300000 MTS	NIL
Above 300000 but upto 400000 MTS	5% of wharfage charges on exceeded quantity
Above 400000 but upto 500000 MTS	10% of wharfage charges on exceeded quantity
Above 500000 MTS	15% of wharfage charges on exceeded quantity

4.2. HANDLING CHARGES (WITH GRAB UNLOADER) :

Handling charges for steel coils and General Cargo with Grab unloader shall be ₹ 70/- per MT for Foreign Cargo and ₹ 42/- per Tonne for Coastal Cargo.

Notes:

- (1). Package exceeding dimensions of 6 mtrs. X 2.5 mtrs. X 2.5 mtrs. or 3 MT in wt. shall be charged at rate applicable to Over Dimensional Cargo.
- (2). Definition of Over Dimensional cargo shall not apply to steel pipes/coils slabs/steel billets.
- (3). Wharfage charges on Timber/Wood/Bamboo shall be based on per MT or Per Cubic meter whichever is beneficial to the Port.

- (4). In respect of vessels carrying on overside operation of loading and unloading of cargo without involving usage of berths, wharfage charges at the rate of 75 percent of applicable rate shall be levied
- (5). In respect of vessels carrying on loading and unloading of operation of cargo at the anchorage berth, wharfage charges at the rate of 50 percent of applicable rate shall be charged.
- (6). Any cargo temporarily unloaded from a vessel on the jetty and reshipped back into the same vessel during the same voyage, will be liable to pay the import as well as export wharfage charges as may be applicable depending on the type of the cargo.
- (7). Items of goods free of Wharfage :
 - (i). Bonafide passengers' baggage and personal effect accompanying them.
 - (ii). Postal articles/mail bags, manifested or unmanifested.
 - (iii). Ships stores and provisions for crew for consumption during voyage other than bunkering oil.

4.3. DWELL TIME CHARGES:

Dwell time charges per day for items specified in clause 4.1 shall be levied at the rate given below:

Sr. No.	Item	Rate per MT per day or part thereof (In ₹)
1	Import	
	1-7 days	Nil
	8-14 days	11.20
	15-21 days	22.40
	Thereafter	44.80
2	Export	
	1-15 days	Nil
	Thereafter	11.20

Notes :

- (1). In case of import, dwell time shall be calculated from the day following the day vessel discharge is completed.
- (2). In case of export, dwell time shall be calculated from the day following the day of receipt of cargo in JNPT.
- (3). The export cargo which could neither be exported/nor found suitable for export shall be taken back to town by the consignor on payment of dwell time charges. A free period of 3 days will be allowed for such cargo from the day following the day of entry in JNPT and thereafter the dwell time charges shall be levied at the rate of ₹ 11.20 per month per MT per day or part thereof.
- (4). Free Dwell time allowed shall be exclusive of custom notified holidays and port non-working days.
- (5). The demurrage shall not accrue for the period during which the JNPT is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to it when requested by the user.

4.4. WEIGHING CHARGES :

- (1) The charges for using weigh bridge facility by the users for any cargo shall be ₹4/- per MT.

CHAPTER – V

CHARGES ON MOTOR VEHICLES OR ANY OTHER EQUIPMENTS

PASSING THROUGH THE PORT

5.1. STEVEDORING CHARGES:

Sr. No.	Item	Rate per vehicle/ equipment (In ₹)	Coastal Rates (In ₹)
1	Import/Export	49.00	29.40
2	Transshipment	56.00	33.60

5.2. WHARFAGE CHARGES:

Sr. No.	Item	Rate as a % of the following	Coastal Rates (In ₹)
1	Import	0.50% of the CIF Value	0.30% of Coastal Bill of lading value
2	Export	0.50% of the FOB Value	0.30% of Coastal Bill of lading value
3	Transshipment	0.65% of the CIF/FOB Value	0.195% of Coastal Bill of lading value

5.3. DWELL TIME CHARGES:**A. IMPORT / EXPORT / TRANSHIPMENT:**

Sr. No.	Days	Gross Wt. of the motor vehicle / equipment in MT			
		< 1.0	>=1.0	>=5.0	>=10.0
			<5.0	<10.0	
		Rate per day/per vehicle or equipment			
1	1-15 days	Free	Free	Free	Free
2	16-30 days	35.00	70.00	140.00	280.00
3	Thereafter	70.00	140.00	280.00	560.00

B. BACK TO TOWN:

Sr. No.	Days	Gross Wt. of the motor vehicle / equipment in MT			
		< 1.0	>=1.0	>=5.0	>=10.0
			<5.0	<10.0	
		Rate per day/per vehicle or equipment			
1	0-3 days	Free	Free	Free	Free
2	4-14 days	35.00	70.00	140.00	280.00
3	15-21 days	70.00	140.00	280.00	560.00
4	Thereafter	140.00	280.00	560.00	1,120.00

Notes:

- (1). The Dwell Time charges shall be levied for storage inside the Port other than the area leased out for the purposes of storage of cars.
- (2). Dwell Time for import / transshipment of motor vehicles shall be calculated from the day following the last day of landing.
- (3). Dwell Time for export / back to town of motor vehicles shall be calculated from the day following the day of receipt in the JNPT.
- (4). The port user will have to pay an amount equivalent of 0.5% of FOB/CIF value as the case may be in addition to the wharfage charges as mentioned above if the ports equipment is used for loading/unloading of motor vehicles.
- (5). Any vehicle meant for export taken back to town for any reason is termed as back to town vehicle and will be subject to dwell time as given in above schedule.
- (6). Shut out charges for not loading on the vessel for which the vehicle/equipment is brought in ₹50/- per vehicle/equipment.

5.4. RECOVERY CHARGES FOR USE OF SPECIALIZED INFRASTRUCTURE FOR RECEIVING AND HANDLING VEHICLES ARRIVING BY TRAIN:

Sr. No.	Description	Rate per vehicle (In ₹)
1	Motor vehicles of less than 16.5 HP	273.00
2	Motor vehicles of ₹16.5 HP or above	406.00

CHAPTER – VI**MISCELLANEOUS CHARGES****6.1. LICENCE FEE FOR PASSENGER LAUNCHES AND CARGO LIGHTERS:**

Licence Fees at the rate of ₹224/- per annum will be charged for passenger launches/boats, mechanically propelled harbour crafts, cargo lighters, mechanically propelled deep sea trawlers, dump barges and other small crafts excluding non-mechanically propelled fishing boats, plying within the port limits of Jawaharlal Nehru Port, License will be issued subject to fulfillment of the following conditions :

- (i). The applicant should be in possession of a valid passenger boat's survey certificate issued by the MMD under the Relevant Provision of Indian Vessel Act.
- (ii). The launches/boats must be manned as per Statutory Requirement Specified.

6.2. WHARFAGE ON BUNKERING OIL SUPPLIED TO VESSELS:

Sr. No.	Item	Rate per MT (In ₹)
1	Wharfage on bunkering oil supplied to vessels	35.00

6.3. PENALTY CHARGE FOR CANCELLATION OF VIA ISSUED EARLIER:

Sr. No.	Item	Rate per Occasion per VIA (in ₹)
1	Penalty charges for cancellation VIA issued earlier	1,500.00

6.4. HIRE CHARGES FOR FLOATING CRAFT:

Sr. No.	Name of the Craft	Rate per hr. or part thereof (In ₹)
1.	Tug (Bollard Pull 30 T)	12,000.00
2.	Tug (Bollard Pull 50 T)	14,000.00
3.	Tug (Bollard Pull 60 T)	19,500.00
4.	Pilot Launch	2,250.00
5.	Security Launch	2,000.00
6.	VIP Launches (Speed Launches)	1,300.00

Note: Hiring charges shall be paid for minimum of 4 Hours.

6.5. MANPOWER HIRING CHARGES:

Sr. No.	Classification	Rate per person per hr. (In ₹)
1	Manpower hiring charges-Managerial	200.00
2	Manpower hiring charges- Non Managerial	150.00

Notes:

1. Manpower hiring charges shall be paid for a minimum of 4 hours.
2. The liability of personal risk and compensation under any statute in force has to be borne separately by the party requisitioning services of the JNPT Personnel.

6.6. Mobile Fire Tender Service Charges.

Sr. No.	Description	Rate per hour
1	Fire Tender service charge provided during emergency	3,000.00

Notes:

1. Once the fire tender service is provided, the charges will be levied for a minimum of 4 hours.
2. The charges is payable only when the services are requisitioned by the users or terminal operators or CFSSs, etc.